

Kirsi Venho

SIDOSRYHMIEN NÄKEMYS LIIKENTEEN PÄÄSTÖVÄHENNYSOIMENPITEIDEN SOSIAALISESTA HYVÄKSYTTÄVYYDESTÄ

Johtamisen ja talouden tiedekunta
Pro gradu -tutkielma
Toukokuu 2021

TIIVISTELMÄ

Kirsi Venho: Sidosryhmien näkemys liikenteen päästövähennystoimenpiteiden sosiaalisesta hyväksyttävyydestä
Pro Gradu -tutkielma
Tampereen yliopisto
Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma, ympäristöpolitiikka ja aluetiede
Toukokuu 2021

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, miten henkilöliikenteen alan sidosryhmät näkevät kansalaisiin kohdistuvien päästövähennystavoitteiden sosiaalisen hyväksyttävyyden. Kotimaan liikenne on suurien muutoksien edessä, sillä hallituksemme on asettanut tavoitteekseen vähentää liikenteestä aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä 50 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta, sekä saavuttaa hiilineutraali liikenne vuoteen 2045 mennessä. Tämän seurauksena hallitus käynnisti työryhmätyön, jonka tavoitteena on tuottaa Fossiilittoman liikenteen tiekartta poluksi kohti tavoitteita. Tiekartassa listataan ja arvioidaan päästövähennystoimenpiteitä, joilla tavoitellut päästövähennykset tulisi saavuttamaan.

Tutkimus on luonteeltaan laadullinen. Tutkimuskysymyksenä kysyttiin miten sidosryhmät näkevät kansalaisia koskevien päästövähennystoimenpiteiden sosiaalisen hyväksyttävyyden. Tutkimuksen aineisto kerättiin haastattelemalla alan sidosryhmien edustajia maaliskuussa 2021. Aineisto koostui kuudesta yksilöhaastattelusta ja tutkimusmenetelmäksi valikoitui teoriaohjaava sisällönanalyysi.

Tutkimuksessa selvisi, että asiantuntijoilla on ymmärrystä sosiaalisesta hyväksyttävyydestä. Sosiaalinen hyväksyttävyys näyttäytyy asiantuntijoille ennen kaikkea oikeudenmukaisuuden käsitteen ja sen eri ulottuvuuksien kautta. Haastateltavien mukaan oikeudenmukaisia päästövähennystoimenpiteitä voidaan pitää hyväksyttävinä. Sosiaalista hyväksyttävyyttä pidetään tärkeänä asiana päästövähennystoimia pohdittaessa, mutta sen toteutumisessa on haasteita. Haasteiden kaatamiseksi asiantuntijat ehdottivat tukien ja kannusteiden suosimista päästövähennystoiminä sekä avoimuuden ja läpinäkyvyyden lisäämistä päätöksenteossa.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi päästövähennystoimenpiteiden sosiaaliseen hyväksyttävyyteen tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota ja kansalaisia tulee osallistaa paremmin. Tällöin mahdollisuudet tavoitteisiin pääsyssä kasvavat.

Avainsanat: sosiaalinen hyväksyttävyys, oikeudenmukaisuus, päästövähennys, henkilöliikenne, sidosryhmä

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Tutkimustehtävä	3
1.2 Hyväksyttävyyden merkitys	6
1.3 Sidosryhmien rooli politiikkaprosessissa	8
2 SUOMEN TIELIIKENTEEN PÄÄSTÖJEN NYKYTILA	9
2.1 Tiekarttaprosessin eteneminen	10
2.2 Tie kohti fossiilitonta liikkumista	11
3 SOSIAALISEN HYVÄKSYTTÄVYYDEN MONIULOTTEISUUS	13
3.1 Sosiaalinen hyväksyttävyys	13
3.2 Oikeudenmukaisuus ja sosiaalinen hyväksyttävyys	16
3.3 Päästövähennystoimien hyväksyttävyys liikenteen alan tutkimuksessa	17
4 TUTKIMUSMENETELMÄT	20
4.1 Käytetyt tutkimusmenetelmät	21
4.2 Haastattelut ja aineiston keruu	22
4.3 Aineiston läpikäynti ja litterointi	23
4.4 Aineiston analyysi	23
4.5 Tutkijan positio	24
5 SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PÄÄSTÖVÄHENNYSSTOIMIEN SOSIAALISESTA HYVÄKSYTTÄVYYDESTÄ	26
5.1 Sidosryhmien näkemyksiä tiekartasta	27
5.1.1 Näkemys tiekartan onnistumisesta	27
5.1.2 Toimenpiteiden hyväksyttävyyden eroista	28
5.2 Perustana oikeudenmukaisuus	29
5.2.1 Vaikutusten arvioinnilla oikeudenmukaisuuteen	29
5.2.2 Yksilön vapauden rajoittaminen	32
5.3 Sosiaalisen hyväksyttävyyden ilmaisu ja lisäämisen keinot	33
5.3.1 Hyväksynnän ilmaisu	33
5.3.2 Autoilun asema Suomessa	35
5.3.3 Hyväksyttävyyden lisääminen porkkanoilla	38
5.3.4 Hyväksyttävyyteen panostaminen ja viestintä	40
5.4 Sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen haasteet	41
5.4.1 Kansalaisten kohtaamat haasteet	41
5.4.2 Muutosvarovaisuus	43
5.4.3 Kansalaisosallistamisen puute	44
5.5 Yhteenvedo	45
6 TULKINTA JA JOHTOPÄÄTÖKSET	47

LÄHTEET.....	51
LIITTEET	55

1 JOHDANTO

Ilmastonmuutos jatkaa sinnikkäästi etenemistään eikä sen hidastamiseksi ole tehty vielä tarpeeksi. Nykypäivänä olemmekin siirtyneet ilmastonmuutoksen estämisen sijasta puhumaan ilmastonmuutoksen etenemisen hidastamisesta, sen kanssa elämisestä ja siihen sopeutumisesta. Valtiot ja kaupungit luovat kunnianhimoisia ilmastostrategioita, joissa tavoitellaan konkreettisin toimin hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Yksi tällainen strategia on Suomen valtion tuottama tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävä Fossiilittoman liikenteen tiekartta, josta on julkaistu luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi 30.10.2020. Tiekartta kiinnittyy laajemmin Suomen valtion ja Euroopan Unionin asettamiin päästövähennystavoitteisiin vuoteen 2030 mennessä.

Kotimaan liikenne muodostaa viidesosan koko Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Tästä viidenneksestä 95 % aiheutuu kotimaan tieliikenteestä. (Andersson, Jääskeläinen, Saarinen, Mänttari, & Hokkanen 2020, 14.) Suomi on asettanut tavoitteekseen puolittaa liikenteen hiilidioksidipäästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta, sekä saavuttaa hiilineutraaliliikenne vuoteen 2045 mennessä (Valtioneuvosto 2020). Tilastokeskuksen (2020) mukaan vuonna 2019 kotimaan tieliikenteen päästöt olivat noin 11 Mt CO₂-ekv ja vuonna 2005 liikenteen hiilidioksidipäästöt olivat noin 12,5 Mt CO₂-ekv. Vuonna 2030 liikenteestä aiheutuvat hiilidioksidipäästöt saisivat siis olla yhteensä noin 6,25 Mt CO₂-ekv. Tämä tarkoittaa sitä, että kiinni kurottavaa vuoteen 2030 mennessä on noin 4,75 Mt CO₂-ekv.

Jotta yllä kerrottuihin päästövähennystavoitteisiin voitaisiin päästä, on Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan koottu toimenpiteitä, jotka toteuttamalla arvioidaan, että liikenteen päästöt saadaan vähenemään tavoitteiden mukaisesti. Tässä tutkimuksessa tarkastelin niitä yllä mainitussa tiekartassa esitettyjä toimenpiteitä, jotka koskevat kansalaisia ja vaikuttavat suoraan heidän arkeensa ja elämäänsä. Päädyin keskittymään kansalaisia koskeviin päästövähennystoimenpiteisiin yhtäältä päästövähennyspotentiaalini merkittävyyden vuoksi ja toisaalta omien mielenkiinnonkohteideni takia. Henkilöautoliikenne yksinään aiheuttaa yli puolet kotimaan tieliikenteen kokonaispäästöistä, jolloin kansalaisia koskevilla päästövähennyksillä voidaan saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä. Samalla ylhäältä alaspäin tuleva ohjaus yksittäisten kansalaisten tottumuksien ja liikkumistapojen muuttamiseen

vaatii kansalaisilta vähintään jonkinasteista osallistumista ja aktiivisia toimenpiteitä omassa arjessaan. Tästä syystä kansalaisiin kohdistuvat toimenpiteiden laatiminen on vaikeaa ja vaatii tarkkaa pohdintaa politiikkaprosessissa. Tällä tutkimuksessa lisään myös ymmärrystä kansalaisia koskevien päästövähennystoimen taustoja kohtaan, sekä tutkin toimenpiteiden sosiaalista hyväksyttävyyttä.

Tutkimukseni näkökulma tarkentuu kiinnittämällä huomio alan eri sidosryhmien näkemyksiin tutkimukseni aiheesta. Sidosryhmällä tarkoitan tässä tutkimuksessa henkilöliikenteen alalla vaikuttaviin organisaatioihin. Tutkimuksessani selvitin sidosryhmien näkökulmasta päästövähennyksiin tähtäävien toimenpiteiden hyväksyttävyyttä ja oikeudenmukaisuutta. Koska tiekartan tuottamisen aikana ei ole suoraan kuultu kansalaisia itsejään, koen alan sidosryhmien omaavan kansalaisia läheisimmän näkökulman aiheeseen. Sidosryhmän näkökulmalla uskoin myös saaneeni syvemmän ymmärryksen Fossiilittoman liikenteen tiekartan politiikkaprosessissa vaikuttaneisiin näkemyksiin.

Päästövähennysten tavoittelussa päästövähennystoimia kohdistetaan lähes kaikille yhteiskunnan tasoille ja toimijoille, myös siis kansalaisille. Näkemykseni mukaan, jotta kansalaisia koskevilla päästövähennystoimilla voidaan saavuttaa halutut tulokset, toimien on oltava oikeudenmukaisia ja hyväksyttäviä kansalaisten puolelta. Oikeudenmukaisuudesta ja hyväksyttävyydestä voidaan joissain yhteyksissä käyttää myös termiä reilu, ja puhua reilusta tai oikeudenmukaisesta siirtymästä (just transition), jolla usein energiamurroksesta puhuttaessa viitataan siirtymään fossiilisista polttoaineista uusiutuviin polttoaineisiin, niin ettei siirtymä vaikuta kansalaisiin epätasa-arvoisesti muun muassa sosioekonomisesta taustasta johtuen (Heffron & McCauley 2018, 74). Tässä tutkimuksessa teoreettinen viitekehysni rakentuu sosiaalisen hyväksyttävyyden ympärille sekä oikeudenmukaisuuden käsitteen ympärille siinä määrin miten käsitettä tarkastellaan päästövähennyskeskustelussa sekä päästövähennystoimen hyväksyttävyyttä pohtiessa. Määrittelen viitekehysni tarkemmin kappaleessa kolme.

Tutkimukseni pohjana toimii kansalaisia koskevat päästövähennystoimet, eli ”ilmastoteot”, joita kansalaisten Fossiilittoman liikenteen tiekartassa oletetaan tekevän. Tiekartassa kuvaan myös muita toimia, joilla ei ole suoraa vaikutusta kansalaisten elämään, kuten esimerkiksi raskaan liikenteen kuljetusten muuttaminen energiatehokkaammaksi tai biokaasun määrän lisääminen kaasunjakeluvelvoitteessa. Tähän tutkielmaan näkökulmaksi valitsin kuitenkin kansalaisia koskevat päästövähennystavoitteet, sillä koen niiden hyväksyttävyydestä

puhumisen tärkeäksi ilmastonmuutoksen vastaisessa työssä. Koen myös kansalaisten hyväksynnän erittäin tärkeäksi seikaksi suuremmassa mittakaavassa ilmastonmuutoksen vastaisessa taistelussa. Kansalaisia koskevien päästövähennystoimien tunnistamisen jälkeen selvitin tunnistettujen toimien hyväksyttävyyttä asiantuntijahaastatteluiden avulla. Näin löysin vastauksen tutkimuskysymykseeni.

Seuraavassa luvussa esittelen laajemmin tutkimukseni tutkimusongelman, sekä avaan kattavammin Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja päästöjen kehitystä viime vuosien ajalta. Sen jälkeen esittelen myös tutkimuskysymykseni. Kolmannessa luvussa esittelen tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen sekä avaan tutkimukseni keskeiset käsitteet. Neljännessä luvussa esittelen käytetyt tutkimusmenetelmät, jota seuraa aineistoni analyysi. Lopuksi esittelen tutkimukseni johtopäätökset.

1.1 Tutkimustehtävä

Suomen kotimaan liikennesektori muodostaa viidesosan koko maamme kasvihuonekaasupäästöistä. Tästä viidenneksestä 95 % johtuu kotimaan tieliikenteestä (Andersson ym. 2020, 14). Hallitusohjelmaan on kirjattu tavoitteeksi puolittaa liikenteen hiilidioksidipäästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 hiilidioksidipäästöjen tasosta. Jotta tavoiteltu päästövähennys voidaan saavuttaa, tulee käyttöön otettavien keinojen saavuttaa 4,75 Mt CO₂-ekv päästövähennys. Liikenteen päästöt ovat pääsääntöisesti olleet hyvin hienoisessa laskussa vuodesta 2008 eteenpäin, mutta kehitys on kuitenkin ollut erittäin hidasta eikä vastaavalla kehityksellä tulla saavuttamaan hallituksen asettamia päästövähennystavoitteita (Andersson ym. 2020, 15).

Nykyisellä perusskenaarion mukaisella kehityksellä liikenteen päästöt tulevat tippumaan 37 % vuoden 2005 tasosta. Tieliikenteellä on päästövähennystavoitteissa merkittävä rooli, sillä suurin vaikutus päästövähennemistä voidaan saavuttaa juuri tieliikenteessä. Vesiliikenteessä saavutettavissa oleva päästövähennys on vähäinen ja raideliikenteessä vielä pienempi. Lentoliikenteessä päästöjen arvioidaan sen sijaan kasvavan hieman. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2020, 1.)

Kuten yllä mainitsen, hallituksemme on sitoutunut merkittävästi alentamaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä seuraavan yhdeksän vuoden aikana. Tämän tavoitellun kehityksen

seurauksena hallitus asetti työryhmän tarkastelemaan ja etsimään keinoja, joilla asetettuihin tavoitteisiin voidaan päästä. Työryhmän työn tuloksena oli tarkoitus syntyä Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Tällä hetkellä tiekartta on julkaistu luonnosvaiheessa valtioneuvoston periaatepäätökseksi ja sen lausuntokierros on päättynyt helmikuussa 2021. Tiekartasta on myös julkaistu lausuntokierroksen jälkeinen yhteenveto lausunnoista. Tutkimuksessani pyrin selvittämään, miten kansalaisia koskevien päästövähennystoimien sosiaalinen hyväksyttävyyden näyttäytyy, miten se otetaan huomioon sekä miten sitä voidaan edistää. Tutkimukseni näkökulma tulee tieliikenteen alan sidosryhmiltä ja sidosryhmien asiantuntijoilta. Tarkoitukseni on selvittää miten he näkevät kansalaisia koskevien päästövähennystoimenpiteiden sosiaalisen hyväksyttävyyden. Sidosryhmät toimivat fossiilittoman liikenteen politiikkaprosessissa mukana olevien alojen asiantuntijoina ja edustajina. Sidosryhmien tarkoituksena kyseisessä politiikkaprosessissa on tuoda esiin kokonaisvaltaisemmin henkilöliikenteen eri sektorit ja niiden päästövähennyspotentiaalit. Kerron tarkemman sidosryhmistä ja heidän edustamistaan organisaatiosta luvussa neljä.

Sidosryhmien näkökulma tutkimuksessani on oleellinen, sillä kyseisessä politiikkaprosessissa kansalaiset eivät ole itse suoraan voineet vaikuttaa tai ilmaista mielipidettään päästövähennystoimenpiteitä kohtaan. Kansalaisten näkemystä politiikkaprosessissa on pyritty hahmottamaan haastateltavaksi valittujen sidosryhmien edustajien avulla. Koska tutkin nimenomaan kansalaisia koskevia päästövähennystavoitteita, sidosryhmien näkökulma on perusteltu. Samalla tavoitteenani on siis myös paljastaa jotain politiikkaprosesseista, joilla pyritään jossain määrin vaikuttamaan kansalaisten käyttäytymiseen.

Alan eri sidosryhmät ovat julkaisseet omia tiekarttojaan fossiilittomaan liikenteeseen vuoden 2020 aikana edesauttaakseen hallituksen työryhmän työtä, sekä tuodakseen näkyviin oman näkökulmansa. Tällaisen tiekartan ovat julkaisseet yhdessä Palvelualojen työnantajat Palta, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto, Autoalan Tiedotuskeskus, Logistiikkayritysten Liitto, Paikallisiikenneliitto, Linja-autoliitto ja Älykkään liikenteen verkosto – ITS Finland, ja sen on julkaistu Afryn (ent. Pöyry) toimesta (Vasara, Laukkanen & Lehtinen, 2020). Toisen tiekartan on laatinut Autoalan keskusliitto ry:n ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n omistama Autoalan tiedotuskeskus (Autoalan tiedotuskeskus, 2020).

Tutkimustehtäväni pyrin selvittämään vastauksen tutkimuskysymyksiäni avulla. Tutkimukseni on luonteeltaan laadullinen. Tutkimuskysymykseni on

- Miten sidosryhmät näkevät kansalaisia koskevien päästövähennystoimenpiteiden sosiaalisen hyväksyttävyyden?

Alakysymyksinä pohdin

- Millaiset toimet nähdään oikeudenmukaisina?
- Miten hyväksyttävyyden kokemusta voidaan edistää?

Kiinnostukseni aiheeseen kumpuaa omasta mielenkiinnostani liikkumisen ja liikennejärjestelmän kehittämistä kohtaan. Olen ympäristöpolitiikan ja aluetieteen opintojen ohessa opiskellut sivuaineena liikenne- ja kuljetusjärjestelmiä Tampereen yliopiston Hervannan kampuksella. Liikenteen opinnoissani olen erityisen kiinnostunut liikennejärjestelmän suunnittelusta, kestävästä henkilö- ja kaupunkiliikenteestä, sekä liikenteen tulevaisuudesta. Näistä kolmesta mielenkiinnonkohteistani tämä pro graduni liittyy erityisesti henkilöliikenteen kestävyteen. Työskentelin tämän pro gradun kirjoittamisen aikana liikenteen tutkimuskeskus Vernessä Tampereen yliopistolla tutkimusapulaisena. Tutkimusapulaisen työ on myös mahdollistanut tämän pro gradun kirjoittamisen toimeksiantona. Työ on tehty Verneen, joka osallistuu tutkimuslaitoksena Suomen ilmastopaneelin hankkeeseen ”Kuluttajien merkitys kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä ja Suomen ilmastopolitiikassa”.

Päästövähennystoimenpiteitä on paljon ja niiden vaikutus kansalaisten arkeen ja elämään vaihtelevat. Useimpien päästövähennystoimenpiteiden kohdalla on mahdotonta tehdä täysin luotettavaa arvioita mahdollisista päästövähennyksistä. On myös selvää, että kaikki keinot eivät sovi jokaiselle ja että keinovalikoiman tehokkuus kulminoituu lopulta yksilötason valintoihin.

Yleisesti päästövähennysten näkökulmasta katsottuna merkittävimpiä keinoja, jotka vähentävät liikkumisesta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä ovat muutokset auto- ja ajoneuvoverotuksessa. Näillä veromuutoksilla pyritään vaikuttamaan etenkin henkilöauton omistamiseen ja käyttämiseen liittyviin tekijöihin esimerkiksi verottamalla autoilusta käytön

mukaan. Yhteensä tiekartoissa arvioidaan kansalaisia koskevien päästövähennystoimien alentavan tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä 0,65-0,71 MtCo₂/a vuonna 2030. Tämä tarkoittaa siis noin 14 – 15 % tavoitellusta 4,75 MtCo₂/a. Olen päätenyt kyseiseen lukuun vertailemalla ja arvioimalla tuotettujen tiekarttojen kansalaisia koskevia päästövähennysarvioita.

Hallituksen osoittaman työryhmän tuottamassa Fossiilittoman liikenteen tiekartassa käsitellään kaikkia liikkumisen muotoja. Liikkumisen muotoja ovat tieliikenne, raideliikenne, lentoliikenne ja vesiliikenne. Tieliikenne voidaan edelleen jakaa maanteillä tapahtuvaan tavaraliikenteeseen sekä henkilöliikenteeseen ja nämä taas on mahdollista edelleen jakaa ajoneuvon ja kulkutavan mukaan. Tässä tutkimuksessa keskityn tieliikenteen henkilöliikenteeseen. Tutkimuksen ulkopuolella jää siis kokonaan tavaraliikenne, sekä vesi- ja lentoliikenne. Raideliikennettä sivutaan siinä määrin kuin sitä käytetään joukkoliikennevälineenä henkilöliikenteessä, koskien siis juna-, metro- ja raitiovaunuliikennettä. Täten toinen rajausta tutkimuksessani koskee tienkäyttäjiä. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tarkastellaan sekä tavara- että henkilöliikenteestä syntyviä päästöjä ja niiden vaikutuksia. Tämä tutkimus rajataan kuitenkin koskemaan ainoastaan kansalaisia ja heitä koskevia tieliikenteen päästöjä ja päästövähennystoimia, jolloin puhutaan henkilöliikenteestä. Luettavuuden vuoksi käytän jatkossa tutkimuksessani termiä ”liikenne” puhuessani henkilöliikenteestä.

1.2 Hyväksyttävyyden merkitys

Tutkimus aiheeni on erityisen tärkeä ja ajankohtainen pohtiessamme mihin pisteeseen olemme ilmastonmuutoksen kanssa tulleet. Olemme ajautuneet tilanteeseen, jossa ilmaston lämpenemisen hidastamiseksi on alettava todellisiin toimiin. Myös maailman valtiot ovat heränneet siihen, että konkreettisia toimia on alettava toteuttamaan sopeutuaksemme ilmastonmuutokseen. Suomi on valtiona sitoutunut Pariisin ilmastopöimöksen sopimusehtoihin, jossa pyritään rajaamaan maapallon ilmaston lämpeneminen 1,5 asteeseen. Toimien onnistumisen kannalta on kuitenkin tärkeää pitää mielessä toimien sosiaalinen hyväksyttävyys ja oikeudenmukaisuus. Tässä tutkimuksessa tarkastelemieni toimenpiteiden tavoitteena on vähentää liikkumisesta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä muovaamalla kansalaisten liikkumistottumuksia ja vaikuttaa heidän käyttäytymiseensä esimerkiksi kulkutavan tai ajoneuvon valinnan osalta. Koska toimenpiteiden onnistumiseksi kansalaisten

on jossain määrin muutettava liikkumistottumuksiaan, toimenpiteiden hyväksyttävyyden erityisen tärkeää.

Suomalaiset ovat mielipidemittauksissa ilmaisseet kantansa ilmastonmuutoksen hillintää kohtaan ja pitävätkin sitä hallituksemme yhtenä kärkitemana. Tämä selviää Ilmastobarometri 2019 -kyselystä. Suurin osa vastaajista on varsin myötämielisiä aktiivisempaa ilmastopolitiikkaa kohtaan ja esimerkiksi fossiilisen energian käytön verotuksen nostoa kannatti noin 60 % ja liikenteen fossiilisten polttoaineiden verotuksen nostoa noin 50 % vastaajista. Myös suuripäästöisten autojen verotuksen nostoa kannatti noin 65 % vastaajista ja hieman yli 30 % olisi jopa valmis kieltämään tai ainakin rajoittamaan bensiini- ja dieselkäyttöisten henkilöautojen myyntiä. (Ympäristöministeriö 2019.)

Ilmastobarometri myös puoltaa näkemystäni tutkimusaiheeni ajankohtaisuudesta. Yli puolet vastaajista on täysin samaa mieltä siitä, että ilmastonmuutoksen vastaisella työllä on kiire. Yli puolet on myös samaa mieltä siitä, että ilmastonmuutoksen aiheuttamat vaikutukset näkyvät jo nyt maapallollamme. Myös yli 80 % vastaajista pitää ilmastonmuutosta yhtenä suurimmista globaaleista uhista. Samoin yli kaksi kolmasosaa on sitä mieltä, että Suomen hallituksen on otettava aktiivisempi ote ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Vaikka tahtotila ilmastonmuutokseen vastaamisessa on selvästi olemassa, lähes 55 % vastaajista ei ole muuttanut liikkumistaan, ruokailutottumuksiaan tai asumisratkaisujaan omien päästöjensä pienentämiseksi. Merkittävä osa vastaajista ei myöskään ilmoita aikovansa vaihtaa vähäpäästöisempään autoon tai lisäävänsä kulkemista kestäville kulkumuodoilla autoilun kustannuksella lähitulevaisuudessa. (Ympäristöministeriö 2019.)

Ilmastobarometrin tuloksista voidaan tulkita, että suomalaiset ovat myötämielisiä kovempaa ilmastopolitiikkaa kohtaan. Tuloksista nähdään myös, että esimerkiksi tiukempi verotus ilmastoa säästettävälle valinnoille saa kansalaisten kannatuksen. Toisaalta vapaaehtoisin ilmastotekoihin suurin osa kansalaisista ei ole vielä ryhtynyt, joka puoltaa ajatusta siitä, että hallituksen asettamat toimenpiteet ovat tehokkaampia kuin vapaaehtoisuuteen perustuva yksilön vastuuttaminen.

1.3 Sidosryhmien rooli politiikkaprosessissa

Tämän tutkimuksen aineisto koostuu alan sidosryhmien asiantuntijoiden teemahaastatteluista. Olen valinnut haastateltavani ohjaajieni ja kollegoideni avustuksella ja pyrkinyt valitsemaan haastateltavaksi henkilöitä, joilla on asiantuntemusta juuri henkilöliikenteen kestävyydestä sekä liikkumisen sosiaalisista vaikutuksista.

Lähdin kartoittamaan haastateltavia ensin pohtien Fossiilittoman liikenteen tiekartassa mukana olleita tahoja sekä muita alalla vaikuttavia järjestöjä. Suurehkosta määrästä valitsin lopulta kuusi organisaatiota, ja siten kuusi asiantuntijaa, haastateltaviksi. Haastateltavien valikointikriteerinä käytin asiantuntemusta aiheesta, mutta halusin myös saada sisällytettyä kaikkien henkilöliikenteen muotojen osapuolten näkökulman tutkimukseeni. Sidosryhmien haastattelun tarkoituksena oli saada kansalaisia lähimpänä oleva ymmärrys ja näkökulma päästövähennystavoitteisiin. Voi myös ajatella, että kartoittamalla heidän näkemyksiään, voidaan parhaassa tapauksessa muokata politiikkaprosessia ”kansalaisystävällisempään” suuntaan.

2 SUOMEN TIELIIKENTEEN PÄÄSTÖJEN NYKYTILA

Kuten edellisessä kappaleessa totean, kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt aiheuttavat merkittävän osan Suomen kokonaispäästöistä. Liikenteen päästöt ovat olleet hienoisessa laskussa jo pitkään ja esimerkiksi vuodesta 2005 vuoteen 2019 mennessä päästöt ovat pudonneet noin 11 %. Päästöt ovat pudonneet eniten henkilöautoliikenteessä sekä linja-autoliikenteessä, yhteensä noin 13 – 14 %. On kuitenkin huomioitava, että tämä tahti on tavoitteeseen pääsemiseksi liian hidaskasvu. Nykyisellä tahdilla arvioidaan, että päästöt tippuvat 37 % vuoteen 2030 mennessä. Päästöt eivät ole myöskään tippuneet tasaisesti, vaan joinain vuosina päästöt ovat jopa kasvaneet. Suurin syy päästöjen vähenemiselle vuosien aikana on biopolttoaineiden jakeluvaikeus, joka on taannut sen, että osa käytetystä polttoaineesta on biopolttoainetta. (Andersson ym. 2020, 15-16.) Kyseessä ei siis ole liikkumistottumisten muuttumisesta tai teknologian kehityksestä johtunut päästövähennys.

Suomi on EU:n jäsenvaltiona sitoutunut Pariisin ilmasopimuksen mukaisiin kokonaisvaltaisiin päästövähennystavoitteisiin. Liikenne näyttelee näissä päästövähennystavoitteissa isoa roolia, sillä liikenne aiheuttaa noin 40 % Suomen taakanjakosektorin, eli päästökaupan ulkopuolisten alojen päästöistä. Suomen tavoitteena on vähentää 39 % taakanjakosektorinsa päästöistä vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen lisäksi taakanjakosektoriin kuuluvat rakentaminen, rakennusten lämmitys, asuminen, maatalous, ja jätehuolto. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2017, 30-31.)

Työ- ja elinkeinoministeriön (2017, 54) mukaan nopein tapa vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on korvata nykyiset fossiiliset polttoaineet uusiutuvilla polttoaineilla tai käyttövoimilla. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuden kasvattaminen ei kuitenkaan yksinään riitä pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna, vaan käyttöön on otettava myös muita keinoja, sillä liikennesektori kuluttaa niin suuren määrän energiaa, että sen kattaminen uusiutuvalla energialla ei nykyhetkessä ole mahdollista. Tästä syystä onkin pyrittävä parantamaan liikenteen energiatehokkuutta, muuttamaan kulutustapajakaumaa sekä kehittämään teknologiaa. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2017, 54-55.)

Liikennesektorin päästöt aiheuttavat pääosin polttomoottorin käytöstä aiheutuvat kasvihuonekaasut. Näitä liikenteestä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä ovat hiilidioksidi

(CO₂), metaani (CH₄), hiilimonoksidi (CO), hiilivedyt (HC), typen oksidit (NO_x), typpioksiduuli (N₂O), rikkidioksidi (SO₂) sekä hiukkaspäästöt. Tässä tutkimuksessa päästövähennyksillä tai päästövähennyksillä tarkoitan hiilidioksidipäästövähennyksiä.

2.1 Tiekarttaprosessin eteneminen

Fossiilittoman liikenteen tiekartta on Marinin hallituksen hallitusohjelman mukainen Suomen liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentamiseen tähtäävä hanke, jonka laatimiseen liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän vuoden 2019 lopulla. Tiekartan tehtävänä valmistuttuaan on toimia päätöksenteon pohjana tavoiteltaessa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamista vuoteen 2030 mennessä ja hiilineutraalia liikennettä vuoteen 2045 mennessä. Työryhmä on julkaissut työnsä päätteeksi loppuraportin ja sen toimikausi on päättynyt 30.10.2020. Liikenteen päästövähennyksiin tähtäävä työ kuitenkin jatkuu edelleen liikenne- ja viestintäministeriössä ja tiekartan toimenpiteitä arvioidaan seuraavan kerran syksyllä 2021.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä työskenteli tiekartan parissa siis syksyyn 2020 asti. Työryhmä kokoontui varsinaiseen työryhmän kokoukseen seitsemän kertaa toimikauden aikana. Kokouksien lisäksi tiekarttahankkeen aikana järjestettiin kolme sidosryhmille tarkoitettua tilaisuutta, jossa tiekarttaa esiteltiin alan sidosryhmille, ja jossa he saivat myös osallistua esimerkiksi esittämällä kommentteja ja kysymyksiä. Lisäksi työryhmää kuului alatyöryhmien, jotka olivat maaliikenne / henkilöliikenne, maaliikenne / tavaraliikenne, meriliikenne ja sisävesiliikenne sekä lentoliikenne (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019a, 6).

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä aloitti työnsä 1.11.2019 pohtimalla toimenpiteitä, joilla Suomen liikenteen päästöt saataisiin alenemaan ja päästövähennystavoitteet saavutettua. Kyseisen työryhmän työn päätteeksi 27.10.2020 julkaistiin Fossiilittoman liikenteen tiekartta – työryhmän loppuraportti.

Tammikuussa 2021 julkaistiin tiekartan luonnos periaatepäätökseksi, jossa tiekartta on jaettu kolmeen vaiheeseen. Ensimmäinen vaihe käynnistyy keväällä 2021. Sen aikana päätetään tuki- ja kannustintoimenpiteistä, joiden tarkoituksena on saavuttaa 0,62 Mt – 1,65 Mt arvioitu päästövähennys. Nämä tuki- ja kannustintoimenpiteet pitävät sisällään muun muassa latausinfrastruktuurin jatkamista ja korottamista taloyhtiöille, sähköautojen hankintatuen jatkaminen ja korottaminen sekä romutuspalkkio kampanjoiden jatkamista. Toisen vaiheen on tarkoitus

alkaa syksyllä 2021 ja silloin keinovalikoimaan lisätään ”tarkoituksenmukaiset lisäkeinot”. Tässä vaiheessa listatut keinot vaativat vielä tällä hetkellä lisäselvityksiä. Mainittuja keinoja ovat esimerkiksi etätyön lisäämisen edellytykset sekä väylien kunnossapitoon liittyvät keinot. Viimeisessä eli kolmannessa vaiheessa arvioidaan mahdollisten lisätoimenpiteiden tarpeesta syksyllä 2021. Tässä vaiheessa tarkastellaan erilaisia liikenteen hinnoittelu- ja veromuutoksia, kuten kansallista liikenteen päästökauppaa ja fossiilisten polttoaineiden verotusmuutoksia, mikäli aikaisemmissa kahdessa vaiheessa ei olla onnistuttu saavuttamaan vaadittavia päästövähennyksiä. Kolmas vaihe on luonteeltaan ehdollinen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2021, 6, 13-14.)

2.2 Tie kohti fossiilitonta liikkumista

Olen tätä tutkielmaa varten tutustunut vuoden 2020 aikana tuotettuun kolmeen liikenteen päästövähennystavoitteisiin tähtäävään tiekarttaan, joista yksi on hallituksen asettaman työryhmän laatima. Hallituksen työryhmän työ jatkuu edelleen, joten vuonna 2020 laadittu tiekartta on niin sanotusti ensimmäinen versio. Muut kaksi ovat alan muiden toimijoiden laatimia ja antavat hieman erilaista näkökulmaa eri päästövähennystoimenpiteiden tehokkuudesta.

Tiekarttojen yhteinen tavoite on listata ne toimet, joilla Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöt saadaan tippumaan vaadittava 50 % vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna sekä saavutettua hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä. Tässä tutkielmassa minun ei ole tarkoitus vertailla tiekarttoja keskenään ja pyrkiä löytämään niistä eroja, vaan tiekarttoja on käytetty pro gradussani tausta-aineiston tavoin. Olen etukäteen tutustunut tiekarttoihin, sekä kartoittanut sellaiset tieliikenteen toimenpiteet, joilla on vaikutusta kansalaisten arkeen ja elämään. Tarkoitukseni ei myöskään ole vertailla eri toimenpiteiden toimivuutta tai tehokkuutta eikä niinkään tutkia niiden vaikutuksia kansalaisten elämään. Tarkoitukseni on ymmärtää toimenpiteiden laajuus ja määrä, sekä pohtia yleisesti toimenpiteiden oikeudenmukaisuutta ja sosiaalista hyväksyttävyyttä. On selvää, että toiset toimenpiteistä vaativat onnistuakseen enemmän hyväksyntää kansalaisilta kuin toiset. Tarkoitukseni onkin pyrkiä syventämään ymmärrystä sosiaalisesta hyväksyttävyydestä osana politiikkaprosessia, sekä tutkia kuinka tärkeää tai olennaista sen tarkastelu on.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen aleneminen tavoitteiden mukaisesti vaatii Fossiilittoman liikenteen tiekartan lisäksi myös muita toimenpiteitä, joita käsitellään toisissa viitekehyksissä. Tiekartan kanssa rinnakkaisia prosesseja liikenteen päästöjen puolittamiseen ovat esimerkiksi liikenteen verotuksen uudistusta selvittävä työryhmä, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 (Liikenne 12) sekä keskipitkän aikavälin ilmastopoliitiikan suunnitelma (KAISU). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tehdään nyt ensimmäisen kerran vuosille 2021-2032. Tätä ennen liikennejärjestelmäsuunnittelu on tehty hallituskausittain alueellisesti. Uuden valtakunnallisen suunnitelman vahvuutena nähdään sen pitkäjänteisyys yli hallituskausien. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019b.) Näissä viitekehyksissä tarkasteltavia toimenpiteitä ovat muun muassa nolla- ja vähäpäästöisten autojen autoveron keventäminen, joukkoliikennetukien kasvattaminen suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille sekä valtion liikenneinfran investointien keskittäminen kestäväan liikkumiseen. Esimerkiksi nolla- ja vähäpäästöisten autojen autoveron keventäminen vaikuttaa niin, että kyseisten autojen hankintahinta laskee, jolloin suuremmalla osalla kansalaisista olisi mahdollisuus niiden hankintaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2021, 24, 26, 28.)

3 SOSIAALISEN HYVÄKSYTTÄVYYDEN MONIULOTTEISUUS

Tutkimukseni teoreettinen viitekehys rakentuu pääosin sosiaalisen hyväksyttävyyden ja oikeudenmukaisuuden käsitteiden ympärille päästövähennystoimenpiteiden näkökulmasta. Viitekehysten on tarkoitus ohjata ajattelua aineiston analyysin aikana sekä tarkentaa tutkimukseni näkökulmaa. Tässä luvussa esittelen myös tarkemmin aiheeni rajauksista. Sosiaalinen hyväksyttävyys ja oikeudenmukaisuus ovat tutkimukseni teoreettiset käsitteet. Muut keskeiset käsitteet tässä tutkimuksessa ovat päästövähennys, henkilöliikenne ja sidosryhmä.

3.1 Sosiaalinen hyväksyttävyys

Arvion tässä tutkimuksessa esitettyjen kansalaisia koskevien päästövähennystoimenpiteiden sosiaalista hyväksyttävyyttä. Sosiaalisen hyväksyttävyyden tutkiminen on kasvattanut suosiotaan viime vuosina, mutta samalla termin käyttö on ollut epäjohdonmukaista (ks. Dermont, Ingold, Kammermann & Stadelmann-Steffen 2017, 359). Sosiaalisen hyväksyttävyyden termin määrittelemisen yksiselitteisesti voi ensi katsomalta olla vaikeaa, sillä termiä käytetään jossain määrin varsin vapaasti. Seuraavissa kappaleissa kartoitan hieman termin käyttöä tutkimuskirjallisuudessa ja sen jälkeen tarkennan termin määritelmän suhteessa omaan tutkimukseeni.

Sosiaalisen hyväksyttävyyden termiä on käytetty paljon energiamurrokseen liittyvässä tutkimuksessa. Energiamurroksen tutkimusaiheet sosiaali- ja ihmistieteissä keskittyvät usein erilaisiin kansalaisten rooleihin, joita he ottavat energiamurroksessa sekä siihen, miten kansalaisten osallistumista prosesseihin mahdollistetaan. Hyväksyttävyyden termi jaetaan usein kahteen sen englanninkielisten käännösten mukaan. Tällöin puhutaan hyväksynnästä ja hyväksyttävyydestä (acceptance; acceptability). Termien merkitysero riippuu siitä, viitataan jälkikäteen hyväksytyyn toimintaan (acceptance) vai ennakoivaan hyväksyntään (acceptability). (Ingeborgrud ym. 2020, 9.) Suomenkielisessä tutkimuskirjallisuudessa puhutaan yleisesti vain hyväksyttävyydestä. Ympäristöpolitiikanalan tutkimuksessa hyväksyttävyydestä puhuttaessa käytetään usein tuen (support) ja hyväksynnän (acceptance) termejä keskenään vaihtokelpoisesti, vaikka niiden erotteleminen toisistaan olisi tärkeää syvemmän ymmärryksen saavuttamiseksi (Dreyer, Teisl & McCoy 2015, 66).

Baranzini ja Carattini (2016, 197-199) ovat tutkineet hiilidioksidipäästöistä maksettavan hiiliveron hyväksyttävyyteen vaikuttavia tekijöitä Sveitsissä. Tutkimuksessa tutkittiin yli 300 henkilön näkemystä hiiliveron hyväksyttävyydestä ja löydöksenä havaittiin, että puutteelliset käsitykset hiiliveron ympäristöllisistä hyödyistä ovat suurin este hyväksynnän toteutumiselle. Lisäksi tutkimuksessa havaittiin muun muassa, että esimerkiksi verotulojen kohdentaminen ympäristölle hyödyllisiin tarkoituksiin lisää hyväksyttävyyttä.

Ruotsissa Nilsson, Hansla, Heiling, Bergstad, ja Martinsson (2016, 176) tutkivat tiedon räätälöinnin vaikutusta hyväksyttävyyteen ehdotettujen ruuhkamaksujen osalta. Tutkimus toteutettiin kahdessa ruotsalaisessa kaupungissa ja vastaajia tutkimuksessa oli 627. Tutkimuksessa tutkittiin erilaisia arvoja omaavien kansalaisten suhtautumista eri tavoin muotoiltuihin argumentteihin. Tuloksena löydettiin, että tiedon räätälöinti kansalaisten omien arvojen mukaisesti lisää politiikkatoimen hyväksyttävyyttä.

Devine-Wright, Batel, (2017, 110) tutkivat taasen paikankokemuksen ja identiteetin vaikutusta kestävän infrastruktuurin kuten esimerkiksi tuulivoimaloiden rakentamisen hyväksyttävyyteen. Tutkimuksessa arvioitiin paikankokemusta paikallisella, kansallisella ja globaalilla tasolla. Tutkimus toteutettiin keräämällä tietoa 1519 kansalaiselta Isossa-Britanniassa. Tuloksena havaittiin, että paikankokemuksen voimakkuudella on suuri merkitys kestävän infrastruktuurin kehittämisen hyväksyttävyydessä. Ne, joilla oli vahva paikankokemus kansallisella tasolla, tukivat epätodennäköisimmin Euroopan laajuisia kestävän energian hankkeita, kun taas ne, joilla oli vahvempi globaali paikankokemus, kannattivat todennäköisemmin hajautettua energiantuotantoa. Kansalaiset, joilla oli vahvempi paikankokemus paikallisella tasolla, vastustivat läheisiä energiainfrastruktuurin hankkeita todennäköisimmin.

Wüstenhagen, Wolsink ja Bürer (2007, 2684) ovat esitelleet yhdenlaisen sosiaalisen hyväksyttävyyden määrittelyn, joka tuo paremmin selville hyväksyttävyyden ja hyväksynnän käsitteisiin. Tässä konseptissa sosiaalinen hyväksyttävyys jakautuu kolmeen ulottuvuuteen: yhteiskunnallis-poliittinen hyväksyntä (socio-political acceptance), markkinalähtöinen hyväksyntä (market acceptance) sekä paikallinen hyväksyntä (community acceptance) (Wüstenhagen ym. 2007, 2684). Wüstenhagenin ym. (2007, 2684) luomaa kolmijakoa on käytetty paljon esimerkiksi tutkittaessa tuulivoiman hyväksyttävyyttä energiantuotannon

muotona (esim. Korjonen-Kuusipuro & Janhunen 2015). Kolmijaottelussa yhteiskunnallispoliittinen hyväksyntä tarkoittaa laajasti sosiaalista hyväksyttävyyttä, eli onko jokin politiikkatoimi sellaisenaan hyväksyttävä. Markkinoiden hyväksyntä tarkoittaa taas taloudellisten toimijoiden, esimerkiksi kuluttajien ja tuottajien hyväksyntää. Markkinoiden hyväksyntä on välttämätöntä esimerkiksi innovaatioiden tuottamisen näkökulmasta. Paikallinen hyväksyntä viittaa politiikkatoimien alueellisiin vaikutuksiin. Paikallisessa hyväksynnässä hyväksyjinä toimivat esimerkiksi alueen asukkaat ja paikalliset toimijat. (Wüstenhagen ym. 2007, 2684-2685.) Tällainen komijako toimii hyvin esimerkiksi juuri erilaisten energiatuotannon muotojen hyväksyttävyyttä tutkiessa. Tässä tutkimuksessa tarkastelun kohteena on kuitenkin politiikkatoimet, jotka eivät ole luonteeltaan paikallisia, jolloin vastaavanlainen kolmijako ei toimisi yhtä tehokkaasti.

Hyväksyttävyyys ja hyväksyntä voidaan ensi silmäyksellä nähdä myös tuen synonyyminä, eli että jonkin ilmastotoimen tai uuden teknologia toimeenpanoa tuetaan, kun se koetaan hyväksyttäväksi. Batel, Devine-Wright ja Tangeland (2013, 2) kuitenkin esittävät, että tuen ja hyväksyttävyyden välisen merkityseron tunnistaminen on tärkeää. Hyväksyttävyyys ei vaadi aktiivista tuen osoittamista, vaan se voi olla myös asioiden ”ottamista sellaisena kuin ne annetaan”, ilman vastarintaa, kyseenalaistamista tai aktiivista kannustustakaan. Samoin hyväksynnän puute ei vaadi aktiivista vastustusta. Tämän takia ylhäältä alaspäin tehtävässä politiikassa saatetaan päätyä virheellisesti siihen tulokseen, että ilman aktiivista vastustusta kansalaisten nähdään hyväksyvän ilmastotoimenpiteet, vaikka todellisuudessa näin ei olisi. Toisaalta ilmastotoimenpiteet voidaan kansalaisten puolelta myös hyväksyä, vaikkei niitä suoranaisesti tuettaisikaan. (Batel ym. 2013, 2.) On siis tärkeää tunnistaa ja pyrkiä paljastamaan hyväksyttävyyttä syvemmin, sillä ilman selvitystä hyväksyttävyyttä tai sen puutetta, ei voida täysin todeta.

Batelin ym. (2013, 4) mukaan sosiaalinen hyväksyttävyyys voidaan siis jakaa myös niin sanotusti aktiiviseen kannattamiseen tai passiiviseen hyväksyntään. Molemmat ovat hyväksynnän muotoja, mutta näyttäytyvät eri tavoin. Aktiivinen kannattaminen on nimensä mukaan näkyvämpää, mutta hyväksynnän ja hyväksyttävyyden olemassaolo ei kuitenkaan vaadi kansalaisten aktiivisuutta.

3.2 Oikeudenmukaisuus ja sosiaalinen hyväksyttävyyys

Politiikkatoimia arvioitaessa on kiinnitettävä huomiota toimien oikeudenmukaisuuteen. Oikeudenmukaisuuden käsite nousee usein tieteellisessä kirjallisuudessa esille sosiaalisesta hyväksyttävyydestä puhuttaessa. Oikeudenmukaisuuden käsite jaetaan usein politiikkatoimenpiteitä ja energiamurrosta käsittelevässä kirjallisuudessa distributiiviseen (distributive), proseduraaliseen (procedural) ja tunnustavaan (recognition) oikeudenmukaisuuteen (esim. Williams & Doyon 2019, 150; Heffron & McCauley 2018, 77). Distributiivisella oikeudenmukaisuudella tarkoitetaan politiikkatoimien hyötyjen ja haittojen tasaista jakautumista osallisten kesken esimerkiksi alueelliset tai taloudelliset reunaehdot huomioon ottaen. Proseduraalisella oikeudenmukaisuudella tarkoitetaan päätöksenteon oikeudenmukaisuutta pohtien sitä kuka tai ketä toimivat päättäjinä ja onko kaikilla päätöksentekoon osallistuvilla tarvittavat kyvyt toimia päätöksentekijänä. Tunnustavaan oikeudenmukaisuuteen taas kuuluu pohdinta esimerkiksi erilaisten ryhmien omaavien arvojen, kiinnostusten ja tarpeiden ymmärtämisestä sekä näiden tuomista mahdollisista erityispiirteistä esimerkiksi haavoittuvuuden tai mahdollisuuksien näkökulmasta. (Williams & Doyon 2019, 148, 150). Sitten oikeudenmukaisuuden käsitteeseen on lisätty myös neljäs ulottuvuus, restoratiivinen, eli hyvittävä oikeudenmukaisuus. Hyvittävä oikeudenmukaisuus keskittyy jo aiheutettujen haittojen kompensointiin. Se myös pyrkii osoittamaan ja arvioimaan missä hyvityksiä tulee tehdä ja ketä tai mitä kohtaan. (Heffron & McCauley 2017, 660.)

Oikeudenmukaisuuden merkitys päästövähennyksiin tähtäävien politiikkatoimien onnistumiseksi on keskeistä. Williams ja Doyon (2019, 144) toteavat, että ilman oikeudenmukaisuutta kestävää muutosta on mahdotonta saavuttaa. Myös Heffron ja McCauleyn mukaan (2018, 76) kaikkien oikeudenmukaisuuden ulottuvuuksien huomioiminen ja arviointi päästövähennystoimenpiteitä pohdittaessa voi lisätä politiikkatoimien hyväksyttävyyttä merkittävästi. Etenkin distributiivisen oikeudenmukaisuuden mukainen ajatus hyötyjen ja haittojen jakautumisesta tasaisesti sekä hyvittävän oikeudenmukaisuuden näkemykset ovat päästövähennystoimenpiteitä arvioitaessa tärkeässä osassa. Kuten myös Dreyer ym. (2015, 73) toteavat politiikkatoimien hyväksyttävyyden lisäämistä tavoiteltaessa sekä toimen tehokkuus että toimen oikeudenmukaisuus tulee ottaa huomioon toimen onnistumisen takaamiseksi.

Oikeudenmukaisuus voidaan siis nähdä sosiaalista hyväksyttävyyttä edistävänä tai lisäävänä tekijänä. Oikeudenmukaisuus ei kuitenkaan näyttäytyä olevan edellytys sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumiselle, vaikkakin sen merkitys on ilmeinen. Kuten Batel ym. (2013, 4) ylempänä toteavat sosiaalinen hyväksyttävyyden ei vaadi aktiivista tuen osoittamista ollakseen olemassa, vaan se saattaa toteutua myös passiivisesti. Täten oikeudenmukaisuus ei osoittaudu olevan välttämättömyys sosiaalisen hyväksyttävyyden olemassaololle.

3.3 Päästövähennystoimien hyväksyttävyyden liikenteen alan tutkimuksessa

Ilmastotoimen onnistumiseen vaikuttaa myös toimen luonne. Toiset ilmastotoimet vaativat onnistuakseen aktiivisempaa hyväksynnän osoitusta, kun taas toisiin riittää passiivisemmän hyväksynnän piirteet. Tällainen esimerkki on vaikkapa verotukselliset muutokset ilmastotoimena, jolloin toimi vaatii vain passiivisen hyväksynnän, kun taas esimerkiksi yksityisautoilun rajoittaminen vaatii laajaa aktiivista kannatusta. (Järvelä, Kortetmäki, Huttunen, Turunen, & Tossavainen 2020, 8.)

Liikenteen päästövähennystoimenpiteiden hyväksyttävyyttä on tutkittu muun muassa Uudessa-Seelannissa. Hasan, Chapman ja Frame (2020) selvittivät tutkimuksessaan erilaisten liikenteen päästövähennystoimien päästövähennyspotentiaaleja toimien kustannusten, hyötyjen ja eettisten näkökohtien kautta asiantuntijoiden näkökulmasta. Tutkimuksessa selvisi, että asiantuntijoiden näkemykseen mukaan hyväksyttävimpiä keinoja päästöjen vähentämiseksi ovat panostaminen tehokkaaseen julkiseen liikenteeseen sekä matkustussuorituksen hallintaan (Hasan ym. 2020, 1). Tutkimuksessa selvitettiin myös eri asiantuntijaorganisaatioiden näkemuseroja päästövähennystoimenpiteiden hyväksyttävyydestä ja tuloksena selvisikin eri organisaatioiden näkemuseroja aiheesta. Keskushallintoa ja paikallishallintoa edustavat asiantuntijat painottivat päästövähennystoimenpiteiden kustannuksia ja taloudellista tasapainoa eettisten arvojen yli. Sen sijaan kansalaisjärjestöjen asiantuntijat ja tutkijat näkivät eettisten arvojen olevan kokonaiskustannuksia tärkeämpää. (Hasan ym. 2020, 10.)

Myös Holden, Banister, Gössling, Gilpin ja Linnerud (2020) ovat tutkineet liikenteen päästövähennystoimien hyväksyttävyyttä. Heidän tutkimuksensa mukaan liikenteen sähköistäminen esimerkiksi panostamalla sähköön autojen käyttövoimana on yleisesti hyväksyttävä päästövähennystoimenpide. Sen sijaan erilaiset liikenteen yhteiskäyttöratkaisut

kuten yhteiskäyttöautot sekä autovapaan kaupunkirakenteen edistäminen näyttäytyvät hyväksyttävyyden näkökulmasta haasteellisempina. (Holden ym. (2020, 7.)

Hyväksyttävyyden ja hyväksynnän välinen ero voidaan myös määritellä aktiivisen osallisen, eli hyväksyjän aseman mukaan. Tällaista erottelua pohtiessa on määriteltävä, kuka hyväksyy toimenpiteen. Kuten Bertsch, Hall, Weinhardt ja Fichtner (2016, 467) toteavat, hyväksyttävyyden voidaan nähdä saavutettavan asiantuntijoiden arvioiden perusteella, eli onko jokin toimenpide mitattavissa olevien kriteerien perusteella kohtuullinen. Hyväksyntä sen sijaan viittaa subjektiiviseen mittariin kansalaisten valmiudesta kannattaa jotain ilmastopoliittista päästöstä riippumatta päätöksen rationaalisesta arvioinnista. Tästä näkökulmasta katsottuna, kansalaisten mielipide päästövähennystoimenpiteistä ei aina välttämättä tue olemassa olevaa tietoa aiheesta, vaan saattaa perustua omiin subjektiivisiin näkemyksiin. Bertschin ym. (2016, 467) mukaan hyväksyttävyys voi siis olla olemassa ilman kansalaisten aktiivista osallistumista. Hyväksyttävyyden voi määritellä esimerkiksi asiantuntija. Sen sijaan hyväksyntä tapahtuu kansalaisen itsensä kautta, eikä hyväksyntä edellytä välttämättä rinnalleen tutkittua tietoa ollakseen kansalaiselle olemassa. (Bertsch ym. 2016, 467.)

Sosiaalinen hyväksyttävyys on ratkaisevassa roolissa pohdittaessa kansalaisiin kohdistuvia politiikkatoimia. Tällaisia kansalaisiin kohdistuvia politiikkatoimia ovat esimerkiksi liikkumiseen vaikuttavat toimenpiteet kuten liikenteen verotuksen muutokset, liikkumisen hinnan muutokset tai infrastruktuurin kunnostukseen panostaminen. Koska liikkumiseen liittyvä keskustelu on hyvin polarisoitunutta ja jopa tunneperäistä on kansalaisten mielipiteen huomioiminen toimien onnistumisen kannalta erityisen tärkeää. (Huber, Wicki & Bernauer 2019.) Lisäksi sosiaalisen hyväksyttävyyden konseptin ymmärtäminen ja siihen pyrkiminen päättäjien puolelta on tärkeää, sillä ilman kansalaisten hyväksyntää politiikkatoimien läpivienti tai niiden puolustaminen kyseenalaistettaessa jatkossa vaikeutuu (Dreyer ym. 2015, 66; Huber ym. 2019.)

Tässä tutkimuksessa tarkastelin sosiaalista hyväksyttävyyttä nimenomaan ajallisella ulottuvuudella toimenpiteitä edeltävässä ajassa, joten käytän tutkimuksessani termiä hyväksyttävyys (acceptability), en hyväksyntä (acceptance). Analyysissäni perustelen myös Dreyerin ym. (2015, 66) esille tuomaa ajatusta siitä, että sosiaalinen hyväksyttävyys päästövähennystoimien onnistuneessa läpiviemisessä on tärkeää. Sosiaalisen hyväksyttävyyden merkityksen ymmärtäminen voi myös auttaa päätöksentekijöitä laatimaan

sellaisia politiikkatoimia, jotka tehokkuutensa lisäksi voisivat vähentää sosioekonomisia raskaita (Dreyer ym. 2015, 66).

Lisäksi käytän tässä tutkimuksessani Bertschin ym. (2016, 467) määrittelyä siitä, että hyväksyttävyyden ei olemassa ollen vaadi aktiivista tuen osoittamista. Myös Bertschin ym. (2016, 467) näkemys siitä, että asiantuntijoiden arviointeihin perustuva oikeudenmukainen poliittinen päätös voidaan nähdä hyväksyttävänä kansalaisten puolelta ilman aktiivista tuen osoittamista, on hyvin lähellä tutkimukseni ydintä.

Olen tutkimuksessani tarkastellut miten alan sidosryhmät näkevät sosiaalisen hyväksyttävyyden etsimällä aineistostani sosiaaliseen hyväksyttävyyteen liittyvää keskustelua. Tutkimuksessani selvennän miten sidosryhmät ymmärtävät sosiaalisen hyväksyttävyyden, kuinka tärkeäksi he kokevat sosiaalisen hyväksyttävyyden keskustelun ja kuinka he arvioivat, että sosiaalista hyväksyttävyyttä seurataan ja mitataan. Lopulta esitän miten alan sidosryhmien asiantuntijat käsittävät sosiaalisen hyväksyttävyyden käsitteen sekä osoitan miten politiikkaprosessia tekevät tahot voivat lisätä toimenpiteiden sosiaalista hyväksyttävyyttä kansalaisten keskuudessa.

4 TUTKIMUSMENETELMÄT

Tutkimukseni on luonteeltaan laadullinen ja sen aineisto perustuu teemahaastatteluihin. Olen haastatellut kuutta asiantuntijaa, joka tekee otoksestani pienen eikä tutkimukseni siten ole laajemmin kovin yleistettävissä. Aineistoni koostuu kuitenkin olennaisista alan sidosryhmien näkemyksistä, joten tutkimustulokseni voidaan nähdä antavan kuvan henkilöliikenteen alalla vallalla olevista näkemyksistä. Seuraavissa kappaleissa esittelen tarkemmin käyttämäni tutkimusmenetelmät ja kerätyn tutkimusaineiston.

Tutkimukseni tieteenfilosofia nojautuu konstruktionistiseen näkemykseen maailmasta ja tiedosta. Tämän metodologian lähtökohtana on, että todellisuus näyttäytyy yhteiskunnan jäsenten arkiymmärryksenä, heidän kokemuksiensa ja tulkintojensa kautta (Häkli 1999, 133). Nimensä mukaisesti konstruktionismissä voidaan ajatella ihmisen ”rakentavan” todellisuuttaan ja ymmärrystään kokemansa mukaan (Bodner 1986, 874). Kielen ja kielellisen ilmaisun merkitys painottuu konstruktionistisessa tieteenfilosofiassa, jolloin tulkinnallisuus ottaa valtaa (Häkli 1999, 134). Tämä voidaan toisaalta nähdä myös metodologian kritiikkinä.

Konstruktionistinen tieteenfilosofia sopii tutkimukseeni hyvin, sillä pyrkimyksenäni on ymmärtää miten sidosryhmien edustajat näkevät ja käsittävät sosiaalisen hyväksyttävyyden. Tästä näkökulmasta heidän luomansa todellisuus omien kokemuksiensa kautta on juuri tutkimukseni ytimessä. Kielellinen ilmaisu korostuu, kun puhutaan poliittisesti herkistä asioista, kuten yksilön liikkumisen rajoittamisesta. Tästä syystä konstruktionistinen metodologia tuntuu minulle varsin luonnolliselta tieteenfilosofiselta otteelta tutkimuksessani.

Lisäksi tutkimukseni tulkinnallinen näkemys nojautuu tulkitsevaan politiikka-analyysiin. Tulkitseva politiikka-analyysi auttaa nimensä mukaan tulkitsemaan politiikkaprosesseja keskittyen siihen, miten merkitykset muokkaavat yhteiskuntaamme ja miten yhteiskuntamme näyttäytyy politiikkaprosessin eri toimijoille (Häikiö & Leino 2014, 7). Tulkitseva politiikka-analyysi myös huomio, että politiikkaprosesseihin osallistuvat tahot pyrkivät toimimaan rationaalisesti, mutta toiminnassa on aina mukana toimijan arvomaailma, tavoitteet, jäsenyydet ja tunteet. Samalla yhtäältä tulkitsevalla viitataan siihen, että politiikkaprosessin toimijat tulee ymmärtää tulkintoja tekeviksi ja käytäntöjä omasta näkökulmastaan määritteleväksi. Siksi tulkitsevassa politiikka-analyysissä painotetaan poliittisten

käytäntöjen ja ongelmien ymmärtämistä sellaisina kuin ne näyttäytyvät eri toimijoille. Toisaalta tulkitsevan voi ymmärtää myös yksinkertaisemmin nimensä mukaisesti tulkinnaksi. (Häikiö & Leino 2014, 17.)

4.1 Käytetyt tutkimusmenetelmät

Tutkimukseni aineisto koostuu liikenteen alan asiantuntijoiden teemahaastatteluista. Haen vastausta tutkimuskysymykseeni haastatteleamalla eri sidosryhmiin kuuluvia liikennealan asiantuntijoita. Haastatteluaineiston hankkiminen toteutettiin yksilöhaastatteluilla. Haastattelin alan asiantuntijoita puolistrukturoiduilla teemahaastatteluilla. Osa asiantuntijoista oli osallistunut jossain määrin myös tiekartan rakentamisen prosessiin, toisilla taas oli asiantuntemusta aiheeseen omassa viitekehyksessään.

Teemahaastattelussa haastattelutilannetta viedään eteenpäin ennalta määrättyjen teemojen avulla. Teemahaastattelussa voidaan käyttää apuna tarkentavia tai syventäviä lisäkysymyksiä haastattelun luonteen mukaan. Metodologisesta näkökulmasta katsottuna teemahaastattelussa korostuu ihmisen tulkinta ja omat näkemykset aiheesta. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 47-48.) Koen teemahaastattelun omaan tutkimukseeni sopivaksi juuri siitä syystä, että se antaa syvempää ymmärrystä haastateltavien omista tulkinnoista aiheeseeni. Tämä sopii tutkimukseeni etenkin siksi, että tarkoitukseni on pyrkiä ymmärtämään haastateltavien omia tulkintoja ja näkemyksiä liikenteen päästövähennystoimenpiteistä. Tämä on mielenkiintoista siitä syystä, että juuri valitsemieni sidosryhmien voidaan katsoa kyseisessä politiikkaprosessissa edustavan kansalaisten näkemystä.

Kuten edellisessä kappaleessa mainitsin, aineistohankintamenetelmäkseni valitsin asiantuntijoiden yksilöhaastattelut. Tämän päätöksen tein yhtäältä aiheen moniulotteisuuden takia ja toisaalta asiantuntijoiden aseman takia aktiivisina merkityksiä luovina toimijoina politiikkaprosessissa (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997, 205). Haastattelun etuna tutkimusmenetelmänä on myös sen joustavuus. Pystyn tarvittaessa muokkaamaan kysymyksiä tai kysymyksen asettelua haastateltavalle paremmin sopivaksi paremman ymmärryksen saavuttamiseksi. Samalla joustavuus vähentää myös väärinymmärrysten mahdollisuutta, kun kysymysten esittäminen haastattelun aikana on molemmin puolin mahdollista. Puolistrukturoitu teemahaastattelu antaa minulle myös haastattelijana joustavuutta. Puolistrukturoidussa teemahaastattelussa kysymysten teemat määritellään ennalta varsin

tarkkaan, mutta kysymysten lopullista muotoilua ja järjestystä voi vaihdella tilanteen mukaan. Kysymykset ovat myös kaikille haastateltaville täysin samat, mutta joustavuudesta johtuen haastattelujen kulku ja pituus saattaa vaihdella. Olennaista on, että haastattelun näkökulmat, eli niin sanotut haastatteluteemat on päätetty ennalta. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 47.)

4.2 Haastattelut ja aineiston keruu

Haastateltavat valikoin suurehkosta joukosta ennalta kartoittamiani alan asiantuntijoita. Haastateltavat valitsin lopulta heidän asiantuntemuskenttensä takia. Päädyin heihin paitsi heidän asiantuntijuutensa vuoksi, myös siksi, että oletin heillä olevan ajantasaista ja oleellista tietoa eri henkilöliikenteen muodoista, sekä näkemyksiä näitä liikkumismuotoja koskevia päästövähennystoimenpiteitä kohtaan. Haastateltavien ulkopuolelle rajasin lopulta esimerkiksi elinkeinoelämän-, tavaraliikenteen-, sekä ministeriöiden asiantuntijat, jotka olivat vielä mukana yllä mainitussa ennakkokartoituksessani. Rajasin nämä kuitenkin tutkimukseni ulkopuolelle kansalaisnäkökulman tärkeyden takia, jonka koin näiltä toimijoilta jossain määrin puuttuvan.

Päädyin haastattelemaan kuutta henkilöliikenteen asiantuntijaa, kukin eri organisaatiosta. Pyrkimykseni haastateltavia valitessani oli, että he kattaisivat monipuolisesti eri henkilöliikkumisen muotoja. Täten haastateltavani edustivat henkilöautoilun, paikallisjoukkoliikenteen, pitkän matkan joukkoliikenteen sekä pyöräilyn näkökulmia. Lisäksi kaksi haastateltavaani edustivat laajempaa alueellista näkökulmaa henkilöliikenteeseen kaupunki- ja aluekehittämiseen näkökulmasta. Liikkumismuodoista kävely jäi tarkastelun ulkopuolelle, sillä varsinaista edustustahoa tälle liikkumismuodolle ei Suomessa ole.

Suoritin haastattelut maaliskuun 2021 aikana. Vallitsevan koronapandemian takia haastattelut suoritettiin etänä Microsoft Teams -alustan avulla. Ennen haastatteluja lähestyin valitsemiani asiantuntijoita sähköpostitse pyytäen heitä osallistumaan tutkimukseeni. Kerroin lyhyesti itsestäni sekä pro gradu -tutkielmani aiheesta. Kerroin jo tässä vaiheessa, kuinka tulisin aineistoa käyttämään ja myöhemmin myös hävittämään tietosuoja-asetuksen mukaisesti. Lisäksi kerroin, että haastatteluun osallistuminen on vapaaehtoista. Itse haastattelutilanteen alussa varmistin haastateltavien suostumuksen tutkimukseen vielä uudestaan, sekä varmistin, että he tietävät osallistumisen olevan vapaaehtoista, ja että he ymmärtävät miten aineistoa

käytän. Lisäksi pyysin heitä vielä kertomaan haastattelun nauhoitukselle, että he suostuvat myös haastattelun nauhoittamiseen.

Haastattelut Teams-alustalla onnistuivat hyvin, eikä pienien ja satunnaisten yhteysongelmien lisäksi haasteita ollut. Myös haastattelujen nauhoitus onnistui samaisella alustalla ongelmitta. Kuten ylempänä mainitsen, haastatteluja kertyi lopulta kuusi kappaletta. Haastattelut kestivät noin tunnista noin 40 minuuttiin, joten suuria vaihteluja haastatteluajkojen välillä ei ollut. Kaikki haastateltavat yhtä lukuun ottamatta olivat saaneet ja tutustuneet haastattelukysymyksiin ennalta omasta halustaan. Koin myös, että aiheen moniulotteisuuden takia haastattelukysymyksiin tutustuminen oli hyvä idea. Toisaalta kysymysten ennalta lukeminen antoi haastatteliijoille mahdollisuuden valmistella vastauksiin haluamallaan tavalla, jolloin jonkinasteinen spontaanisuus vastauksista katoaa. Tästä huolimatta koin, ettei kukaan haastateltavista ollut varsinaisesti valmistellut vastauksiaan etukäteen kovinkaan tarkkaan tai perehtynyt niihin syvällisesti, joten haastattelutilanne tuntui luonnolliselta.

4.3 Aineiston läpikäynti ja litterointi

Haastattelut jakautuivat muutaman viikon ajalle maaliskuussa 2021. Tämän ansiosta pystyin aloittamaan litteroinnin ja litteroitujen haastattelujen analysoinnin nopeasti kunkin haastattelun jälkeen. Tämä auttoi minua pohtimaan haastattelukysymysteni toimivuutta ja tarpeellisuutta. En lopulta tehnyt suuria muutoksia haastattelukysymyksiini, mutta puolistrukturoidun teemahaastattelun luonteen mukaan, saatoin haastattelujen aikana ajautua pohdiskelemaan jotain aihetta haastateltavani kanssa. Lisäksi vaihtelin kysymysten järjestystä usein haastattelun aikana, jotta haastattelu etenisi mahdollisimman luontevasti.

Kunkin haastattelun jälkeen aloitin haastattelun litteroinnin mahdollisimman pian, yleensä viimeistään seuraavana päivänä. Litteroin aineiston sanatarkasti, jättäen kuitenkin monet täytesanat ja toistot pois, kuten myös muut sanattomat viestit kuten tauot, naurahdukset tai muut vastaavat. Litteroitua aineistoa kertyi lopulta 49 sivua, fonttikoolla 11 ja rivivälillä 1.

4.4 Aineiston analyysi

Kerätyn aineiston litteroinnin jälkeen aloitin aineiston analysoinnin. Käytin analyysissäni teoriaohjaavaa sisällönanalyysiä. Halusin tehdä teoriaohjaavan sisällönanalyysiin, jolloin

teoreettinen viitekehysten sosiaalisesta hyväksyttävyydestä pysyisi tiukasti nivoutuneena analyysiini. Analyysissäni painottuu myös se tosiasia, että haastattelemani henkilöt olivat alalla työskenteleviä asiantuntijoita ja tutkimuksen aihe liittyy läheisesti päästövähennyksiin tähtäävään politiikkaprosessiin sekä toimenpiteiden sosiaalisen hyväksyttävyyden tulkinnan eroihin.

Aineistoni analyysissä noudatin aluksi sisällönanalyysin yleistä rakennetta aineiston jäsentämisessä ensin redusoimalla, eli pelkistämällä, sitten klusteroimalla eli ryhmittelemällä ja lopuksi abstrahoiden eli käsitteellistämällä (Tuomi & Sarajärvi 2018, 122-123). Tämän jälkeen tarkastelin aineistoani teoreettisen viitekehysten avulla. Teoriaohjaavan sisällönanalyysin tavoin liitin abstrahoinnissa löytämäni käsitteet jo ennalta ”lukittuun” teoriaani sosiaalisesta hyväksyttävyydestä (Tuomi & Sarajärvi 2018, 133). Näin siis teoreettinen viitekehysten ohjasi aineistoni analyysia.

Redusoinnin, klusteroinnin ja abstrahoinnin jälkeen tulkitsin aineistoani yllä mainitsemani teoriaohjaavan sisällönanalyysin sekä tulkitsevan politiikka-analyysin ehdoin. Tavoitteenani oli ymmärtää syvemmin haastateltavien omasta näkökulmasta kumpuavaa näkemystä tutkimuskysymykseeni. Pyrin koko analyysivaiheen ajan pitämään mielessäni haastateltavieni aseman politiikkaprosessiin osallistuvana poliittisten ongelmien jäsentäjinä.

4.5 Tutkijan positio

Mainitsen vielä tämän kappaleen loppuun omasta positioistani tutkijana tässä tutkimuksessa. Toimin lähes kokonaan tämän pro gradun kirjoittamisen ajan tutkimusapulaisena ja kurssiassistenttina Tampereen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus Vernessä ja tämä pro gradu on myös kirjoitettu tutkimuskeskuksen toimeksiantona. Tästä syystä onkin tärkeä pohtia omaa positiotani tutkimukseeni nähden. Kuten Tuomi ja Sarajärvi (2018, 25) ilmaisevat, laadullisessa tutkimuksessa on väistämätöntä, että tutkimuksessa tuotettu tieto ei voi olla täysin objektiivista, sillä tutkija itse aina suodattaa ja tulkitsee saamansa tiedon oman ymmärryksensä läpi. Vaikka en tutkijana pystykään olemaan täysin objektiivinen, pystytyn kuitenkin pyrkimään puolueettomuuteen tutkimuksessani. Olen tietoinen, että omilla ennakkokäsityksilläni ja näkemyksilläni voi olla vaikutusta esimerkiksi siihen, miten tulkitsen aineistoani. Toisaalta Vernessä työskentelystä on ollut myös hyötyä tätä pro gradua kirjoittaessani. Olen päässyt syventymään aiheeseen myös muuten kuin vain lukemalla alan

kirjallisuutta. Olen päässyt seuraamaan alalla työskentelevien tutkijoiden työskentelyä ja tutkimusprosesseja, josta olen oppinut paljon. Olen kuitenkin tietoinen etuoikeutetusta asemastani tässä yhteydessä ja olen koko kirjoitusprosessin ajan pyrkinyt ennakkoluulottomaan asenteeseen ja läpinäkyvyyteen tutkimusprosessini jokaisessa vaiheessa. Lisäksi tuomalla esiin tekemäni päätökset ja oman taustani tutkijana ja ihmisenä lisään tutkimukseni läpinäkyvyyttä. Tutkijana ja ihmisenä en siis pysty olemaan täysin objektiivinen, vaan tutkimukseni on oman reflektointini tulosta.

5 SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSIÄ PÄÄSTÖVÄHENNYSSTOIMIEN SOSIAALISESTA HYVÄKSYTTÄVYYDESTÄ

Tässä luvussa esittelen analyysini tulokset. Luku etenee analyysissa esille nousseiden pääteemojen mukaisesti. Olen jakanut analyysini neljään pääteemaan, jotka nostin aineistostani; sidosryhmien näkemykset tiekartasta, päästövähennystoimenpiteiden oikeudenmukaisuus, sosiaalisen hyväksyttävyyden ilmaisu ja lisäämisen keinot, sekä sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen haasteet. Ensimmäisenä käsittelen sidosryhmien näkemyksiä, sitten päästövähennystoimenpiteiden oikeudenmukaisuutta, tämän jälkeen tarkastelen sosiaalisen hyväksyttävyyden ilmaisuja ja lisäämistä, ja lopuksi sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen haasteita. Analyysiluvun lopussa kokoan vielä analyysin pääteemat yhteen yhteenvedon muodossa.

Olen tässä tutkimuksessa käyttänyt pohjatietonani hallituksen asettaman työryhmän tuottamaa Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa sekä siinä arvioituja päästövähennystoimenpiteitä. Osa haastattelukysymyksistäni liittyi tiekarttaan ja siinä arvioituihin toimenpiteisiin sosiaalisen hyväksyttävyyden näkökulmasta, ja osa kysymyksistä liittyi yleisesti sosiaalisen hyväksyttävyyden merkitykseen politiikkaprosesseissa.

Sidosryhmien voidaan nähdä edustavan kansalaisia siinä suhteessa, että kansalaisilla ei ollut mahdollisuutta osallistua tiekarttaprosessiin edustaen itseään. Täten kansalaisten näkemystä edustivat kutakin henkilöliikenteenmuotoa ja kaupunkikehitystä edustavat sidosryhmät. Sidosryhmien tehtävänä ei välttämättä ole suoranainen edunvalvonta, mutta heidän näkemyksensä voidaan ajatella olevan läheinen kansalaisten kanssa. On huomioitava, että pitkän matkan joukkoliikenteen sidosryhmä edustaa tässä tutkimuksessa osaltaan myös kansalaisille liikennepalvelua tarjoavaa tahoja ja eroaa siten hieman muiden sidosryhmien toimintaviitekehiksestä.

Analysoitava aineistoni koostuu eri henkilöliikenteen sidosryhmien haastatteluista. Haastateltavat ja heidän edustamansa sidosryhmät on esitelty taulukossa 1. niin, että sekä haastateltavien, että sidosryhmien anonyymisyys säilyy.

Taulukko 1. Haastateltavat ja heidän edustamansa sidosryhmän toimintaviitekehys

Haastateltava	Sidosryhmän viitekehys
Haastateltava 1 (H1)	Paikallisjoukkoliikenne
Haastateltava 2 (H2)	Paikallisen tason kaupunkikehitys
Haastateltava 3 (H3)	Pitkän matkan joukkoliikenne
Haastateltava 4 (H4)	Aluetason kaupunkikehitys
Haastateltava 5 (H5)	Pyöräily
Haastateltava 6 (H6)	Henkilöautoilu

5.1 Sidosryhmien näkemyksiä tiekartasta

Sidosryhmien näkemykset Fossiilittoman liikenteen tiekartasta sekä toimenpiteiden sosiaalisesta hyväksyttävyydestä erosivat toisistaan jonkin verran. Osasin odottaa erilaisia näkemyksiä, sillä sidosryhmät edustavat liikkumisen eri muotoja ja siten painottavat politiikassaan erilaisia näkökulmia liikennejärjestelmän kehittämisestä.

5.1.1 Näkemys tiekartan onnistumisesta

Haastatteleistani asiantuntijoista kaikki olivat tietoisia Fossiilittoman liikenteen tiekartasta, ja osa oli jopa osallistunut sen valmisteluun jossain määrin esimerkiksi työryhmissä, toiset taas esimerkiksi kommentoiden luonnoksia. Kaksi kuudesta haastateltavasta näkivät tiekartan onnistuneen tavoitteissaan hyvin. Myös kaksi haastateltavista näki tiekartan onnistuneen pääosin hyvin, mutta kaipasivat hieman lisää selkeyttä ja tehokkaampia toimenpiteitä. Loput kaksi haastateltavaa kokivat, ettei tiekartta ollut niin onnistunut kuin sen olisi toivottu olevan. Osa haastateltavista myös näki tiekartan onnistuneen tavoitteissaan, mutta tavoitteiden olevan liian matalalla.

”Musta tuntuu, -- että siinä fossiilittoman liikenteen tiekartassa -- on rima vähän matalalla, että ne toimenpiteet on semmosia, että tuetaan jotain ja tehdään helpommaksi asioita, että tuntuu, että siinä on paljon enemmän porkkanaa kuin keppiä mukana” H3

Haastateltava kolme (H3) viittaa kepeillä erilaisiin rajoituksiin ja maksuihin niin sanottujen porkkanoiden eli tukien ja kannusteiden sijasta.

Tiekarttaan olisi toivottu lisää selkeyttä. Nyt tiekartta on jaettu kolmeen vaiheeseen, jotka tapahtuvat eri aikaan. Yhden haastateltavan mukaan tämä lisää tiekartan epäselvyyttä ja vaikutusten luotettavaa arviointia.

” -- ehkä siinä nyt oli vähän niinku sitten, miten se nyt sanoisi, että se vähän niinku hajosi, että kun siihen tuli se kolmivaiheistus, niin sitä ei pysty oikein vielä arvioimaan, että mikä se kokonaisuus on ja mikä sen vaikuttavuus on.” H4

5.1.2 Toimenpiteiden hyväksyttävyyden eroista

Tiekartassa tunnistettujen päästövähennystoimenpiteiden hyväksyttävyydessä oli asiantuntijoiden näkemyksen mukaan eroja. Joukkoliikenteen sidosryhmiä edustavat asiantuntijat näkivät tehokkaaseen ja toimivaan joukkoliikenteeseen tähtäävät toimet oman organisaationsa näkökulmasta kaikkein hyväksyttävimpinä. Kaupunkikehityksen ja pyöräilyn asiantuntijat katsoivat laajemmin toimenpiteiden vaikuttavuutta ja kokivat tehokkaaseen liikennejärjestelmään ja alueiden kehittämiseen panostavat toimet hyväksyttävimpinä. Autoilun sidosryhmän asiantuntija näki parhaimpana keinona yleisesti kaikki tuet ja kannusteet, eli porkkanat, joka edistävät kestävästä liikkumisesta.

” -- eli me nähdään nyt tässä vielä 5 – 7 vuoden ajan tarvittavan tällaisia hankintakannusteita, jotka tasaa sitä uuden ja vanhan teknologian hintaeroa -- kannusteet, samoin kaikki lataustuet, infratuet on meidän mielestä niinku erittäin tärkeitä ja ne on ihan ratkaisevia, koska sitä autoakaan ei voi hankkia ellei sitä kotilatauspistettä ole, jos ajatellaan nyt tätä autokannan käyttövoimamurrosta.” H6

Toimenpiteistä, jotka nähtiin vähiten toimivina, mainittiin muun muassa epätasa-arvoinen kohtelu liikenteen hinnoittelussa esimerkiksi alueellisesti, liian tiukka sääntely EU:n tai valtion tasolta, kaupunkirakenteen hajautuminen, sekä liikkumisen kustannusten nousu.

Myös hyväksyjän roolissa toimivia kansalaisia on asiantuntijoiden mukaan erilaisia. Helpon erilaisia päästövähennystoimia uskotaan hyväksyvän ne henkilöt ja yksilöt, joilla on mahdollisuus muokata omia liikkumistottumuksiaan. Tällaisia mahdollisuuksia tuovat muun muassa varallisuus sekä asuminen ja työskentely alueella, jossa liikkuminen eri kulkuneuvoilla on tehokasta.

”No helppoa olisi ajatella, että se olis joku nuori kaupunkilainen, jolla ei ole vaikka omaa autoa, joka omaksuu niitä, mutta se varmaan riippuu kanssa sitten vähän niistä toimista, et mihin kohdistuu, että, -- ne jotka eivät joudu maksamaan toimenpiteistä, niin ehkä suhtautuvat niihin positiivisimmin.” H3

Sitä vastoin eniten toimenpiteitä vastustavat ne, joilla kulkuneuvon valintaan ei ole mahdollisuutta esimerkiksi juuri taloudellisen tilanteen tai asuinpaikan takia.

5.2 Perustana oikeudenmukaisuus

Päästövähennystoimenpiteiden oikeudenmukaisuuden merkitys nousi vahvasti esille haastatteluissa. Kaikki haastateltavat olivat yksimielisiä siitä, että päästövähennystoimenpiteiden onnistumisen taustalla tärkein tekijä on oikeudenmukaisuus. Oikeudenmukaisuutta voitiin kuvailla myös tasa-arvoksi tai tasapuolisuudeksi haastateltavien osalta. Osa haastateltavista toi useasti haastattelun aikana esille, että oikeudenmukaisuus päästövähennystoimissa tulee ottaa huomioon liikenteen päästövähennyksiin tähtäävän valmisteluprosessin jokaisessa vaiheessa. Oikeudenmukaisuus tulisi huomioida muun muassa alueellisesti ja väestöryhmittäin.

5.2.1 Vaikutusten arvioinnilla oikeudenmukaisuuteen

Oikeudenmukaisuudella ja tasa-arvolla tarkoitettiin ennen kaikkea päästövähennystoimenpiteiden välittömien ja välillisten vaikutusten arviointia. Ajatus hyväksyttävyydestä oli useimpien haastateltavien mielestä kytköksissä päästövähennystoimenpiteiden tasapuolisuuteen. Tämä ajatus liittyy läheisesti tunnistavan oikeudenmukaisuuden käsitteeseen, jonka mukaan esimerkiksi eri ryhmien erityispiirteiden huomioon ottamiseen tulee kiinnittää huomiota (Williams & Doyon 2019, 150). Kaikki haastateltavat pitivät erittäin tärkeänä, että päästövähennystoimenpiteet eivät eriarvota kansalaisia esimerkiksi kustannusten tai liikkumismahdollisuuksien osalta.

”Kun käyttövoimat muuttuu ja valtionverotus sitä myötä vähenee, ellei se jotenkin muuta sitä, että miten sitä kerätään, ja jos se aikoo niinku jotenkin suunnata sitä ohjausta siten, että se vaikuttaa vaikka nyt autokannan muutokseen, niin sitten kuitenkin hallitusohjelmassa on ollut tärkeästi tämä, että se on sosiaalisesti kestävää eikä tavallaan ihan heikoimpien ryhmien asemaa heikennä, niin mulla on se käsitys, että näihin on tehty laskelmia ja -- on

pohdittu sitten ihan ainakin heikompien ryhmien asemaa ja liikenneköyhyyttä ja muita tällaisia, että sitä kautta.” H1

Haastateltavat nostivat usein esille muun muassa taloudellisten vaikutusten epätasaisen jakautumisen haasteet, eli distributiivisen oikeudenmukaisuuden ajatuksen, jonka mukaan hyötyjen ja haittojen tulisi jakautua tasaisesti osallisten kesken (Williams & Doyon 2019, 150). Esimerkiksi polttoaineveron muutokset tai korotukset, jotka ”sokeasti” tehtynä lisääisivät enemmän kustannuksia niille ihmisille, joille auton käyttäminen on vaikkapa asuinpaikan tai työpaikan takia välttämätöntä on esimerkki tällaisesta taloudellisten vaikutusten epätasaisesta jakautumisesta. Toinen esimerkki samasta ilmiöstä on sähköauton hankinta, joka tällä hetkellä on mahdollista vain parempituloisille korkean hankintahinnan takia.

” Ehkä tässä se isoin huoli siinä hinnoittelussa on se, että sitten hyvätuloisilla se ei juuri vaikuta, koska he pystyy helposti maksamaan sen lisäkustannuksen, ja sitten taas pienituloisilla ei oikein ole vaihtoehtoa, eli ei pysty ostamaan sitä, vaikkapa kallista sähköautoa tai sitä asuntoa kaupungin keskustasta, vaan joutuu asumaan sitten siellä vähän kauempana, että ehkä se hyväksyttävyyys tavallaan liittyy myös siihen ja näkisin, että juuri siihen sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen se, että onko jokaisella sitten siinä uudessa hinnoittelutilanteessa tai sääntelytilanteessa mahdollisuus toimia ja liikkua toiveidensa mukaisesti.” H6

Sen lisäksi, että toimenpiteiden vaikutukset tulisi jakautua tasapuolisesti kaikille alueille ja ryhmille, yksi haastateltavista huomautti, että kansalaisilla tulisi myös olla yhtäläiset mahdollisuudet tehdä kestävämpiä valintoja riippumatta sosioekonomisesta taustasta tai asuinpaikasta. Myös Tiikkaja ja Liimatainen (2020, 139) toteavat tutkimuksessaan, että suurempituloiset liikkuvan henkilöautolla enemmän kuin pienituloiset. Tätä voi selittää muun muassa se, että suurituloiset omistavat pienituloisia todennäköisemmin auton. Myös pienituloisten mahdollisuus valita kestäviä liikkumisenmuotoja on suurituloisempia heikompi (Tiikkaja & Liimatainen 2020, 139). Yhtäläinen mahdollisuus tehdä liikkumisessa kestäviä valintoja vaatii paitsi päättäjiltä, myös kaupunki- ja yhdyskuntarakenteelta tukea kestävään liikennejärjestelmään. Jos tarvittavaa infraa tai mahdollisuutta käyttää kestäviä liikennemuotoja ei ole, on kansalaisten mahdotonta tehdä kestäviä valintoja.

”-- tietysti se yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän pitää niinku tukea sitä kestävää liikkumista, tietysti kyllä kaikenlaisilla alueilla pitäisi olla mahdollisuuksia tehdä kestävämpiä valintoja, että sitten vaikka käyttää biokaasua tai jotain muita vaihtoehtoisia polttoaineita, jos liikkuminen on ihan auton käytön varassa. – kun liikenteen verotusta niinku pitkällä aikavälillä

muokataan siihen suuntaan, että se nimenomaan ohjaa siihen päästöttömään liikenteeseen ilman sitten, että kukaan ryhmä tai alue siitä niinku suhteettomasti kärsii.” H4

”-- se jäntevä kaupunki on niinku se ratkaisumalli --, että kaupat ja ravintolat keskustaan, jolloin kaikkia lähimpänä, ja mitä enemmän meillä on keskustassa asukkaita ne ovat autovapaita tai autoriippumattomia --, et me myös liikennepäästöjä voitaisiin vähentää, niin meidän pitäisi olla hyvin huolellinen tässä niinku maankäytössä ja kaavoituksessa, että me tehdään tämmöistä viisasta jäntevää kaupunkia.” H2

Henkilöautoilun sidosryhmää edustava haastateltava (H6) näki tilanteessa myös mahdollisuuksia. Räätelöimällä ratkaisu eri alueille tai eri elinkeinoelämän edustajille voitaisiin parhaassa tapauksessa lisätä oikeudenmukaisuutta, Suomen kilpailukykyä ja sosioekonomista hyvinvointia samalla saavuttaen päästövähennystavoitteet. Myös Dreyer ym. (2015, 66) arvioivat artikkelissaan, että yleinen hyväksyttävyyys politiikkatoimia kohtaan voi vaikuttaa myönteisesti alueen talouteen. Tällaisesta räätelöinnistä haastateltava antaa esimerkiksi mahdollisen kilometriveron alennuksen vapaa-ajanmatkalle, jolloin se voisi vaikuttaa kansalaisten matkustuskäyttäytymiseen tehden kotimaan matkailusta houkuttelevan vaihtoehdon ulkomaan matkaan verrattuna.

” Jotkut on sitä mieltä, että [kilometriverso] kuulostaa hyvältä jotkut, taas voi olla hyvinkin sitä vastaan -- jos se suunniteltaisiin oikein hyvin, niin sehän olisi erittäin oikeudenmukainen -- vaikka matkailualalle tässä voisi hyvin ajatella, että jos kysymys on vaikka kotimaan vapaa-ajan matkasta, niin silloin se kilometriverso voisi olla hyvin alhainen, koska sen vaihtoehto on se, että lähdetään vaikkapa lentokoneella sitten Kanarian saarille tai Thaimaahan, niin sillä kuitenkin se ilmastovaikutus ja kansantalousvaikutus on meille paljon parempi, että jos se tapahtuisi kotimaassa se pitkä ajomatka, kuin se, että se olisi pitkä lentomatka johonkin.” H6

Voidaankin ehkä nähdä, että oikeudenmukaisuus näyttäytyy asiantuntijoille hieman kuin sosiaalisen hyväksyttävyyden synonyyminä, eli kun toimenpiteet ovat oikeudenmukaisia ja vaikutukset jakautuvat tasa-arvoisesti toimenpiteiden sosiaalinen hyväksyttävyyys on saavutettu. Haastateltavat kokivat oikeudenmukaisuuden merkitykset sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisessa erityisen merkittävänä. Samoin toteavat myös muun muassa Williams ja Doyon (2019, 144), Heffron ja McCauley (2018, 76) sekä Dreyer ym. (2015, 73).

5.2.2 Yksilön vapauden rajoittaminen

Puolet haastateltavista toi esille yksilönvapauden tai liikkumisvapauden, jota kansalaiset saattavat pohtia liikenteen päästövähennystoimenpiteitä pohtiessaan. Haastattelukysymyksiini ei suoraan kuulunut kysymys liikkumisvapauden rajoittamisesta, vaan haastateltavat toivat sen esille itse. Kolme kuudesta haastateltavasta eivät nostaneet aihetta suoraan esille haastatteluissa. Haastateltavat toivat näkemyksiään esille hieman eri kontekstissa. Yksi haastateltavista lähestyi aihetta päästövähennystoimien hyväksyttävyyden näkökulmasta, samalla painottaen, että rajuista toimenpiteistä ollaan kuitenkin vielä kaukana. Haastateltava kuitenkin totesi, että kannusteet ja tuet on yleisesti helpompi hyväksyä kuin liikkumista rajoittavat toimenpiteet.

”-- myös semmoinen liikkumisenvapaus ja oikeus tehdä asioita korostuu -- sitten jos mentäisi semmoiseen tilanteeseen, että meidän pitäisi vaikka ilmaston takia lähteä tekemään jotain hyvin rajua, niinku ihan oikeasti kieltämään tiettyjä, vaikka jotain matkaryhmiä, ihan hypoteettisesti ajatellen, niin silloin totta kai se hyväksyttävyyys siirtyisi myös sinne vähän syvempään arvopohjaan. Siihen, että onko mulla oikeus nyt sitten vaikkapa ajaa sinne kesämökille 200 km, tai lähtee Lappiin ajamaan yksin isopäästöisellä autolla -- mutta me ollaan tietysti tässä ympäristöohjauksessa vielä kaukana siitä.” H6

Haastateltava siis arvioi kansalaisten pohtivan omaa liikkumistaan myös oman vapautensa kautta. Silloin kysymys hyväksyttävistä päästövähennystoimenpiteistä muuttuu monimutkaisemmaksi ja pohdittavaksi tulee esimerkiksi sellaiset arvokysymykset kuin ”kenellä on oikeus rajoittaa toisten vapautta?”, sekä ”mitä on vapaus ja kuinka paljon sitä voidaan rajoittaa?”. Samanlaista keskustelua on varmasti käyty käynnissä olevan Koronaviruspandemian aikana, kun maassamme on pohdittu mahdollisia liikkumisrajoituksia.

Ylemmän näkökulman lisäksi muut kaksi yksilönvapauden tai liikkumisvapauden esiin nostaneista haastateltavista lähestyivät aihetta kansalaisten itsensä mahdollisesti käyttämästään perustelusta toimenpiteiden hyväksymättömyyttä kohtaan. Toinen haastateltavista nosti myös median roolin tiedonantajana esille.

”Olisi aika vaikea mitata kansalaisten mielipidettä asiaan, joka on niin kompleksi, jolloin se mielipide on korkeintaan niinku kansalaisten reaktioita joihinkin yksittäisiin raflaavia uutisiin, mitä otetaan jostain siellä olevasta toimenpiteestä, jonka joku media niinku nostaa -- että päästöjen leikkaaminen on tärkeitä ja että siksi tämä on hyvä juttu ja hienoa ja tämä pitää tehdä, tai

sitten toisesta päästä, että tässä nyt puututaan minun yksilön vapauteeni, että tämä on huono juttu, että siitä voi tulla jotenkin polarisoiva asia.” H3 (pohtiessaan kansalaisten tapaa ilmaista mielipidettään päästövähennyskeskustelussa)

Haastateltavan näkemyksen mukaan monen kansalaisen mielipide jostakin päästövähennystoimenpiteestä saattaa olla pitkälti median sanelemaa, jolloin kansalaisten todellinen mielipide saattaa jäädä näkymättömiin. Median rooli nousi myös muutamalla muulla haastateltavalla esiin lähinnä niin, että medialla on suuri merkitys siihen millaisia asioita kansalaiset pohtivat.

5.3 Sosiaalisen hyväksyttävyyden ilmaisu ja lisäämisen keinot

Kolmantena päätemana aineistoista nostin esiin asiantuntijoiden käsityksen sosiaalisen hyväksyttävyyden ilmaisusta sekä heidän näkemyksensä sen lisäämisen keinoista. Sosiaalisen hyväksyttävyyden lisääminen ei ole yksiselitteinen helposti ratkaistava asia, vaan siihen vaikuttaa monet erilaiset lähtökohdat ja näkemykset. Sosiaalisen hyväksyttävyyden lisääminen on myös suurempi haaste koko ilmastonmuutoskeskustelun kannalta, sillä kansalaisten hyväksyntä lisää politiikkatoimien onnistumista kokonaisuudessaan (Dreyer ym. 2015, 66).

Kysyin haastateltavilta miten he näkevät kansalaisten ilmaisevat hyväksyttävyyttä, sekä miten sosiaalista hyväksyttävyyttä voitaisiin lisätä. Haastateltavien mukaan hyväksymättömyyden ilmaisu on hyväksynnän ilmaisua näkyvämpää. Lisäksi vastauksena kysymykseeni hyväksyttävyyden lisäämisestä haastateltavat ilmaisivat kaksi pääkohtaa sosiaalisen hyväksyttävyyden lisäämiseen päästövähennystoimenpiteiden osalta; sosiaalisen hyväksyttävyyden lisääminen porkkanoiden avulla sekä hyväksyttävyyteen panostamisen päätöksenteossa.

5.3.1 Hyväksynnän ilmaisu

Kysyttäessä miten haastateltavat arvioivat kansalaisten tapaa ilmaista hyväksyntää tai hyväksymättömyyttä useat haastateltavista olivat sitä mieltä, että hyväksymättömyys on helpompi havaita kuin hyväksyntää. Joidenkin haastateltavien mukaan hyväksymättömyyttä ilmaistaan esimerkiksi sosiaalisessa mediassa. Tästä hyvä esimerkki on usean haastateltavan mainitsema Stop! Autoilijoiden kuritukselle niminen Facebook ryhmä, joka on onnistunut

keräämään jo lähes 300 000 jäsentä alle kahden vuoden historiansa aikana. Hyväksymättömyyden ilmaisuun nähdään myös olevan huomattavasti matalampi kynnys kuin hyväksynnän ilmaisuun.

Hyväksynnän ilmaisemista näkyy huomattavasti vähemmän. Tämän nähdään haastateltavien puolelta johtuvan aiheen polarisoitumisesta, voimakkaampien mielipiteiden herkemmästä ilmaisusta sekä hyväksymättömyyden saamasta näkyvyydestä.

”Aika vähän sitä hyväksymistä on näkynyt. Niinhän se on, että hyvin harvoin ei ainakaan niinku pitkään sitä jakseta sitä taputusta jollekin hyvälle asialle tehdä, että semmoista niinku ”nyt tää on hyvä juttu”. H5

”Se [hyväksynnän tai hyväksymättömyyden ilmaiseminen] herättää mielipiteitä puolesta ja vastaan, ja sitten ne, jolla on voimakkaimpia mielipiteitä, niin ne niitä ilmaisee ihan julkisesti somealustoilla tai lähettämällä palautetta poliitikoille tai lähettämällä palautetta toisille, jotka on toista mieltä”. H1

Haastateltavien mukaan hyväksymättömyys on usein voimakkaampi tunne kuin hyväksyntä ja se saattaa myös helpommin aiheuttaa tarpeen ilmasta itseään. Kuten H5 ylemmässä lainauksessa toteaa, hyväksyntää harvoin ”jaksetaan” osoittaa aktiivisesti. Tämä voisi mahdollisesti johtua juuri siitä, että tunnereaktio asiaan, johon ollaan tyytyväisiä, on tyytymättömyyttä heikompi. Kuten H1 arvioi, voimakkaan mielipiteen ilmaisu on helpompaa ja siten sitä näkyy myös enemmän.

Hyväksymättömyyden ilmaisu voi haastateltavien mukaan näkyä myös syvemmin, kuin pelkkänä somealustoilla kommentointina. Muutama haastateltavat nosti esiin Ranskan keltaliivien mielenosoituksiin johtaneen tilanteen esimerkkinä siitä, mitä voi tapahtua, jos kansalaisten kokemus päättäjien toimista koetaan epäoikeudenmukaisena tai jätetään huomiotta.

”-- juuri tämä verotuksen nostaminen, niin kyllä sen pitäisi sitten kuitenkin olla siinä mielessä hyväksyttävää --, et just niinku jotkut keltaliivien mielenosoitukset ei toistuisi sitten Suomessa.” H5

Myös kahden haastateltavan mukaan on mahdollista, että kansalaisten hyväksymättömyyttä voidaan käyttää erottautumiseen puoluekentällä muun muassa populististen keinojen tavoin.

”-- enemmän sitten se ulina siitä, suoraan sanottuna, jatkuu tosi pitkään, kun joku asia ei miellytä ja joku asia pelottaa. -- se on ihan semmoinen luontainen reaktio, et jos sitten mietitään, miten tää on näkynyt tähän tiekarttaan liittyen minulle, niin on nimenomaan tää tiettyjen puolueiden vastustus ja nimenomaan siltä kantilta, että sitä käytetään keinona erottautua muista puolueista ja sitten semmoisena populistisena, tavallaan toistetaan sitä samaa, että ”emme tule koskaan hyväksymään” ja niinku nyt koitetaan kerätä kannatusta itselle ja sitten tavallaan semmoisen identiteettipolitiikan välineenä myöskin.” H5

Lisäksi muutaman haastateltavan mukaan myös poliitikot käyttävät omalta osaltaan hyväksyttävyyttä välineenään. Haastateltavat ilmasivat näkemyksensä siitä, että poliitikkojen päätöksiä ajavat loppupeleissä kansalaisten näkemys päätöksien ja toimenpiteiden hyväksyttävyydestä. Poliitikkojen on siis ilmaistava sellaisia asioita, joilla on edes jonkin asteinen kansalaisten tuki ja hyväksyntä takanaan. Haastateltavat jatkoivat, että poliitikkojen ja päättäjien on viime kädessä mietittävä tukemiaan päätöksiä äänestäjien näkökulmasta, jolloin he saattavat pohtia, että heidän on kannatettava keinoja, joita heidän äänestäjänsä kannattavat.

” [Mä oon] aina miettinyt, että poliitikoilla pitää olla synnynnäistä kykyä miellyttää ja olla niinku kameleontti loppujen lopuksi sitten. -- politiikkaan varmaan kuuluu, että ollaan niinku hyvin myönteisiä kaikkea [kohtaan]. Vähän piilotellaan sitä omaa arvomaailmaa ja omia näkökulmia. Leikitään yhteistyötaitoja, ollaan yhteistyötaitoisia, että pystytään säilyttää pelipaikat ja että, kyllä se näin on vaan.” H2

Kuten H2 ilmaisee, myös poliitikoilla on ymmärrystä sosiaalisesta hyväksyttävyydestä ja sen tärkeydestä. Niin kuin poliitikkojen ajamiin asioihin, niin myös suurempiin politiikkaprosesseihin liittyy ajatus siitä, että ehdotetut tai kannatetut politiikat vaativat demokratiassa toimiakseen kannatuksen myös muilta.

5.3.2 Autoilun asema Suomessa

Yhtenä haasteena sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumiselle useat haastateltavista mainitsivat autoilun aseman Suomessa. Heidän mukaansa henkilöautoilu on Suomessa kahtiajakautunut aihe, josta puhuminen suuntaan tai toiseen herättää paljon tunteita. Haastateltavat myös arvioivat, että kulkutapajakauman muutos henkilöautoilusta kestävämpiin kulkumuotoihin vaatii enemmän sosiaalista hyväksyntää kansalaisilta, kuin osa muista

päästövähennystoimista. Myös Järvelä ym. (2020, 8) huomauttavat, että toimenpiteitä tulee arvioida yksitellen, sillä hyväksyttävyydessä on toimenpiteiden välillä eroja.

”Varmaan kaikki, jotka liittyy jotenkin polttoaineen hintaan tai niinku kansalaisten liikkumisen hintaan, niin ne vaatii varmaan enemmän perusteluja.” H1

Osa haastateltavista ei ottanut kantaa autoilun rajoittamiseen tai vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön lisääntymiseen kovinkaan voimakkaasti, vaan pyrkivät pysymään hieman neutraalimpana. Haastateltavista pyöräilyn sidosryhmän asiantuntija sekä pitkän matkan joukkoliikenteen sidosryhmän asiantuntijat sen sijaan kuitenkin ilmaisivat, että tiekartasta puuttuu tehokkaita henkilöautoilukulttuuria muovaavia toimia, joilla voitaisiin saavuttaa suuret vähenemät liikenteen kokonaispäästöissä. Tällaisia keinoja voisivat olla esimerkiksi kaupunkien kehittäminen niin, että autoilulta otettaisiin tilaa kävelyille, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle, matkaketjujen ja yhteiskäyttöautojen kehittäminen, sekä auton käyttöä hankaloittavat keinot kuten erilaiset maksut ja rajoitukset. Holden ym. (2020, 7) toteavat tutkimuksessaan henkilöautoilun ja auton omistamisen olevan kulttuurisesti syvällä länsimaisessa ajattelutavassa, jolloin autoilun rajoittamiseen tähtäävät toimenpiteet nähdään usein haasteellisina hyväksyä. Näin asian näkivät myös haastateltavat. Kaikki haastateltavat halusivat painottaa, että henkilöautoilun vähentäminen tai siitä luopuminen ei ole kaikille ihmisille mahdollista Suomessa hajautuneen asutuksen ja suurten etäisyyksien takia, mutta joidenkin mielestä suurissa kaupungeissa se voisi olla todellinen vaihtoehto.

” -- mutta se mikä mulla ehkä niin kun jäi vaivaamaan jälkikäteen [toimenpiteissä] -- että olisiko siinä pitänyt sitten tarkastella niinku tämmöistä varsinkin kaupunkiseutujen voimakkaita henkilöautoliikenteen rajoitustoimenpiteitä, jossa olisi jotenkin [muuten] kuin kaupunkirakenteella pyritty vaikuttamaan. -- Tavallaan se on se perussyy, minkä takia meillä liikutaan niin paljon henkilöautolla, koska siitä on tehty niin helppoa -- mutta sitten siellä oli tullut niiltä työhön osallistuneita semmoinen epäily, että saadaanko tässä kuitenkaan muutettua tätä kulkutapajakamaan, koska autoliikenne on niin helppoa ja tämä pisti ajattelemaan tätä tiekarttaakin, että mitä sitten voisi tehdä. Enpä tiedä, pysäköintipaikkojen radikaali vähentäminen niinku vois yksi vaihtoehto olla.” H5

”Jostain syystä tämä tieliikenteen päästövähennykset herättää enemmän tunteita ja kyllä tämä varmaan jotenkin siihen autoilemiseen kytkeytyy ja tähän meidän maahan, sitten koko liikenne keskustelu on vähän sitä, että Suomi on autoilun varassa ja siksi sitä pitää jatkaa sitä autoilun kehittämisestä.” H1

Yllä olevista lainauksista on nähtävissä, että autoiluun puuttuminen on asiantuntijoidenkin mielestä vaikeaa ja sen asema Suomessa on hyvin vahva. Tuotetussa tiekartassa ei myöskään suoraan arvioitu toimia, joilla henkilöautoliikennettä rajoitettaisiin kuten esimerkiksi vähentämällä pysäköintipaikkoja tai muuttamalla autoilun verotusta. Tämän useat haastateltavista näkivät johtuvan juurinkin asian monimutkaisuudesta. Autoilun asemaa pohtiessa nousi myös esiin eri sidosryhmien näkemykset. Toisten haastateltavien mielestä autoilua voisi rajoittaa Suomessa merkittävästikin, toisten mielestä siihen taas ei ole tarvetta. Haastateltavat esiintyivät haastattelussa oman sidosryhmänsä edustajina, joten kuvaillut näkemyserot olivat odotettuja. Kaikki haastateltavat eivät myöskään nähneet kulkutapajakauman muutosta yhtä tärkeänä. Tämä selittynee haastateltavien edustamien organisaatioiden eri painotuksilla, sekä haastateltavien omien näkemysten kautta.

Henkilöautoilu on myös hyvin polarisoitunut teema Suomessa, tästä kertoo esimerkiksi haastateltavien mainitsema Stop! Autoilijoiden kuritukselle -Facebook ryhmä. Monen haastateltavan mielestä tämä kuvastaa aiheen monimutkaisuutta, sekä osittain ahdinkoa muutosta kohtaan tilanteessa, jossa kansalaiset kokevat, että heidän liikkumisensa hinta tulee mahdollisesti kallistumaan tai liikkumisen vaihtoehdot vähenemään tulevaisuudessa.

”Meillä on se Stop! Autoilijoiden kuritukselle -ryhmä mitä mekin hiukan huolestuneena seurataan, että siellä taitaa olla jo pari sataa tuhatta jäsentä ja itekkin tossa kävin katselemassa sitä keskustelua, viime viikolla yhtenä iltana seurailin, niin aika sellaista rajua, et ”nyt barrikadeille ja nyt miekkaria sinne ja tänne” ja tääkin äkkiä menee sellaseen mittakaavaan, joka tietysti ei ole hyvä.” H6

Haastateltava jatkaa toteamalla, että kansalaisilla tulisi olla vaikuttamiseen helpompia keinoja, jolloin näin radikaalilta ”ääriajattelulta” voitaisiin vältyä ja vaikuttaminen tapahtuisi enemmän keskustelunomaisesti ja rauhallisesti. Siitä huolimatta, että osa kansalaisista kokee autoilijoiden olevan erityisen kuristuksen kourassa, haastateltava painotti, että todellisuudessa mitään radikaaleja autoilun hinnoittelumuutoksia ei olla toistaiseksi tekemässä.

”Tottakai toivottaisiin, että näistä niinku keskustelemalla edettäis sellaisen niinku hiljaisen vaikuttamisen kautta, että kyllä se tyytymättömyys tässä tottakai kasvaa, kun se sitten alkaa näkyä siinä omassa arjessa, mutta tosiasiallisestihan meillä ei vielä ole niinku näitä hinnoittelu toimenpiteitä toteutettu, eikä olla vielä siinä tilanteessa, että nää nyt näkyisi vielä vaikka siellä polttoaineen hinnassa tai muussa liikenteen kustannuksissa minään isoina muutoksina. Toki

trendi on se, että ne on ollut tässä kasvamaan päin ja poliittinen hyväksyntäkin siellä on osittain olemassa.” H6

5.3.3 Hyväksyttävyyden lisääminen porkkanoilla

Haastateltavat olivat yleisesti sitä mieltä, että Fossiilittoman liikenteen tiekartassa arvioidut toimenpiteet ovat pääasiassa porkkanoita, eli erilaisia tukia ja kannustimia, joilla kansalaisten liikkumisen hiilidioksidipäästöjä pyritään saamaan pienennettyä. Tällaisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi sähköauton hankintatuki tai vanhan suuripäästöisen auton romuttamisen yhteydessä maksettava romutuspalkkio. Osa haastateltavista oli kuitenkin myös sitä mieltä, että porkkanoihin on tukeuduttu liikaa.

” -- vaikea jotenkin nähdä, että sillä kannustamisella [saavutettaisiin päästövähennystavoitteita] ellei nyt lähdetä ostamaan jokaiselle kansalaiselle niinku päästötöntä autoa.” H1

Myös yleisesti haastateltavat olivat sitä mieltä, että tiekarttaan olisi toivottu myös jossain määrin tiukempia toimenpiteitä. Yleinen näkemys tiekartan toimenpiteistä oli se, että ne ovat hieman varovaisia.

”Kyllähän jos katsoo sitä, että siinä [Fossiilittoman liikenteen tiekartassa] päästään niinku niihin tavoitteisiin mitä sille on asetettu, mutta että mitkä ne niinku muotoilut siellä on ja keinot, -- niin ne on kuitenkin aika sellaisia matalan kynnyksen, tai vähän riskittömän oloisia keinoja, siis että tuetaan vaihtoehtoisia käyttövoimia yksityisautoilulle, mikä on niinku helposti sulatettava keino, että on -- kuluttajalle ehkä vielä sulatettavampaa ottaa se viesti vastaan, että tulevana vuosikymmeninä autojen käyttövoima onkin sähkö tai vety tai muu, kuin joku sitten radikaalimmasta päädyistä, että lähdetään ajamaan yksityisautoilua alas.” H3

Vaikka suurin osa haastateltavista oli sitä mieltä, että tiekartan toimenpiteet olisivat kaivanneet porkkanoiden lisäksi myös keppejä, he kuitenkin arvioivat, että tiekartassa on tarkoituksen mukaisesti painotettu enemmän tukia ja kannusteita, sillä niiden hyväksyttävyys kansalaisten keskuudessa olisi keppejä helpompaa. Tällöin myös kansalaisten vastaanottavuus toimenpiteitä kohtaan olisi positiivisempi. Toisin sanoen, yleinen näkemys tiekartan toimenpiteiden luonteesta oli se, että tiekartan tukiin ja kannustimiin perustuvat toimenpiteet ovat olleet tietoinen valinta.

”Voisin kuvitella, että koska se lopputulema on noinkin tuommoinen porkkana, eikä keppi painotteinen, että siinä on mietitty paljon sitä, että mitkä toimenpiteet menee läpi ja, että se on tärkeä, koska tässä puhutaan niinku koko Suomen liikennejärjestelmästä, niin ei voi voikaan sitten täysin niinku vetää tuota radikaalia linjaa.” H3

”Lähtökohta pitäisi olla se, että se hinnoittelu olisi enemmän sitä porkkana-, kuin sitä keppiluonteista, koska tällaiset rajut hinnan korotukset, jotka kohdentuu tiettyyn osaan väestöä, joilla on sitten se aika vaihtoehdoton tilanne, niin niiden sosiaalinen hyväksyttävyyys on huono.” H6

Osa haastateltavista uskoi kannusteiden ja tukien myös suoranaisesti lisäävän sosiaalista hyväksyttävyyttä, toiset taas ilmaisivat näin todennäköisesti olevan, mutta eivät olleet yhtä varmoja kannastaan. Yhden haastateltavan mukaan myös avoimuus ja läpinäkyvyys päätöksentekijöiden puolelta on merkittävä tekijä sosiaalisen hyväksyttävyyden lisäämisessä.

”No tietysti tässä on niinku hyvin tuet ja kannusteet on aina niitä helpoimpia, mutta kyllä tietysti ylipäättään semmoinen avoin valmistelu ja sillä tavalla, että ollaan niinku valmiita sitten myös, koska harvoin kerralla tulee valmista, että ollaan valmiita myös seuraamaan ja korjaamaan ratkaisuja jos ne aiheuttaa suhteettomasti haittaa jollekin.” H4

Yhden haastateltavan mukaan hyväksyttävyyttä ei välttämättä aina edes tarvitse. Esimerkiksi Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on toimenpiteitä, joiden ymmärtäminen vaatii ehkä hieman ennakkotietoa tai perehtymistä aiheeseen paremman kuvan saamiseksi. Lisäksi myös tiettyjen toimenpiteiden toimeenpano tarkoittaa ainoastaan siitä viestimisen lisäämistä, minkä takia toimenpiteen varsinainen ”aloittaminen” ei vaadi hyväksyntää kansalaisilta. Tällainen toimenpide voi olla esimerkiksi romutuspalkkio.

”No jos mietitään, osa toimenpiteistä vaikuttaa tosi paljon kansalaisten elämään, niinku just se polttoaineen verotus, ja sitten toiset toimenpiteet, niinku esimerkiksi liikkumisenohjaus, niin sehän on lähinnä sitä, että järjestetään kampanjoita ja tiedotetaan, niin ihan selvästihän tässä on, et toisia ei tarvitse hyväksyä ollenkaan, kun ne tapahtuu kuitenkin.” H5

H5 näkemys sosiaalisen hyväksyttävyyden ilmaisusta on yhteneväinen Batelin ym. (2013, 4) näkemyksen kanssa sosiaalisen hyväksyttävyyden aktiivisuudesta ja passiivisuudesta. Heidän mukaansa sosiaalinen hyväksyttävyyys ei aina toteutuakseen vaadi aktiivista tuen osoittamista kansalaisten puolelta. Samoin arvioi H5 kommentissaan kuvaillen samalla, kuinka toimenpiteiden hyväksyttävyyden tasoissa on eroja. Ajatus hyväksyttävyyden tasoista sekä

hyväksyttävyyden ilmaisun aktiivisesta ja passiivisesta luonteesta luo syvyyttä sosiaalisen hyväksyttävyyden termiin sekä perustelee aiheen merkittävyyttä.

Moni haastateltavista näki tiekartan porkkanoihin perustuvan ohjauksen olevan toimiva kansalaisten hyväksynnän saavuttamisen näkökulmasta, mutta ei niinkään päästövähennystavoitteisiin pääsemisen näkökulmasta. Tiekartan toimenpiteitä on kuitenkin jaoteltu hieman niin, että mahdollisuus tiukempiin, keppejä sisältäviin toimenpiteisiin pidetään edelleen avoinna.

5.3.4 Hyväksyttävyyteen panostaminen ja viestintä

Haastatteluissa esille nousi myös tarve sosiaalisen hyväksyttävyyden pohtimisen lisäämiselle politiikkaprosessissa. Haastateltavien ymmärrys sosiaalisesta hyväksyttävyydestä tukeutuu enemmänkin oikeudenmukaisuuden pohdintaan, kuten analyysini alussa totean. Kaikki haastateltavat sanoivat, että sosiaalisesta hyväksyttävyydestä puhuminen ja sen huomioon ottaminen on tärkeä osa mitä tahansa politiikkaprosessia. Monet myös ilmaisivat kantansa siitä, että sosiaalisen hyväksyttävyyden pohtimista tulisi lisätä.

”Voisi olla hyvä, että tässä olisi enempi semmoista monitieteellistä ja monialaista lähestymistapaa, että varmaan nimenomaan tähän niinku sosiaaliseen hyväksyttävyyteen se parantaisi sen asian huomioon ottamista, ja sitten ihan myös niinku valmistelussa.” H4

Yksi haastateltavista tarjoaa ratkaisuna niin sanottujen ”avainyksilöiden” käännättämisen, joiden toimia suurempi joukko seuraisi. Avainyksilöt olisivat niitä, jotka antavat esimerkin muille. Samainen haastateltava perustelee näkemystään sillä, että ihminen on laumaeläin, joka hakee hyväksyntää muilta ihmisiltä ympärillään. Nämä avainyksilöt ovat enemmän ”oman tiensä kulkijoita”, jolloin heidän näkemystensä muuttaminen saisi aikaan suuremman ryhmän seuraamisen.

” -- että millä me saadaan näiden, puhutaan avainyksilöstä, [näkemys muuttumaan], että yhteiskunnassa on yksilöitä, jotka käyttäytymisellään ohjaa muiden käytöstä -- kyllä ihminen on lauma-, ryhmäeläin, joka hakee sitä hyväksymistä muulta ryhmältä ja toimii sen mukaisesti. Suurin osa yksilöistä kuitenkin, valtaenemmistö.” H2

Myös viestintä mainittiin yhtenä tärkeänä sosiaalisen hyväksyttävyyden lisäämistä edistävänä asiana. Viestintään ja tiedon selkeyteen ja ymmärrettävyyteen tulisi panostaa entistä enemmän. Kuten Nilsson ym. (2017, 176) toteavat viestinnän ja tiedottamisen tavoilla on merkitystä politiikkatoimien hyväksyttävyyteen. Heidän mukaansa hyvin kohdennettu viestintä lisää hyväksyttävyyttä (Nilsson ym. 2017,176). Viestinnän vastuu nähtiin asiantuntijoiden mukaan olevan niin päättäjillä kuin myös medialla. Median rooli viestinnässä on kuitenkin monen mielestä ristiriitainen ja saattaa aiheuttaa väärinymmärryksiä kuten kappaleessa 5.1.2 totean. Kysyttäessä miten sosiaalista hyväksyttävyyttä voitaisiin kansalaisten keskuudessa parantaa H3 vastasi seuraavalla tavalla:

”Selkeällä viestinnällä. Puetaan tarinaa mahdollisimman yksinkertaiseen muotoon ja sen niinku laajemman tahtotilan kautta, että tässä niinku ratkaistaan koko Suomen päästökehitystä ja -- pidetään se simppeleinä, kun se on ehkä tähän mennessä ollut vähän kompleksia ja tuota virkamieskielen sävyttämää.” H3

Yksi haastateltavista oli myös sitä mieltä, että vastuu viestinnästä on ennen kaikkea valtiolla ja päättäjillä.

”Mä ajattelen siinä mielessä, että tää [päästövähennystavoitteet] on valtionhallinnon ja sen valtion politiikan johtamisen tehtävä kommunikoida tämä asia kansalaisille ja onnistua siinä.” H1

5.4 Sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen haasteet

Sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen haasteet olivat aineistossa ilmeiset. Osa haasteista luonnehdittiin haastateltavien puolelta asenteellisiksi haasteiksi, kuten esimerkiksi yksityisautoilua koskeva päästövähennyskeskustelu. Muita haasteita olivat esimerkiksi kansalaisten osallistumisen riittämättömyys. Seuraavissa kappaleissa käsittelen aineistosta nostamiani sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen haasteita, joita asiantuntijat arvioivat kansalaisten kohtaavan.

5.4.1 Kansalaisten kohtaamat haasteet

Haastateltavat näkivät kansalaisten kohtaavan erilaisia haasteita liikenteen päästövähennystoimenpiteiden hyväksynnässä ja niiden käyttöönotossa omassa arjessaan. Kohdattuja haasteita listattiin neljä; tiedonsaannin esteet, asenteelliset esteet, taloudelliset

esteet sekä arjen realiteetteihin liittyvät esteet. Tämä ei tarkoita, etteikö haasteita voisi olla enemmän tai erilaisia. Yllä mainitut haasteet olivat sellaisia, joita asiantuntijat pystyivät heti tunnistamaan.

Monen haastateltavan mielestä oikean ja totuuden mukaisen tiedon saaminen on tänä päivänä vaikeaa. Tämän takia myös kansalaisilla saattaa olla haasteita löytää tarvittavaa tietoa oman näkemyksensä muodostamiseen. Myös Baranzinin ja Carattinin (2016, 197) mukaan puutteelliset käsitykset politiikkatoimen hyödyistä on merkittävä este hyväksyttävyyden toteutumiselle. Yksi haastateltavista kuvaili tiedon saannin ja jaon ongelmaa seuraavasti:

” -- vielä kun tämä tieto sirpaloituu, niin se on vielä vaikeampaa tuoda joku asia [esiin], minkä kaikki yhtä aikaa ymmärtää -- tieto ei millään tavalla kiinnity, että se vaan liukuu niinku teflon pinnalla. Vaikka on ihan keskeinen asia, se ymmärretään väärin, että se on ikuinen ollut se tiedottamisen ongelma.” H2

Asenteelliset esteet voivat myös vaikuttaa kansalaisten päätökseen alkaa pohtimaan päästövähennyksiä. Asenteelliset esteet saattavat olla vaikeammin muutettavia niiden luonteen vuoksi ja muutos asenteessa vaatii aktiivisempaa otetta kansalaisilta.

” -- kyllähän meidän ihmisten on hirveän vaikea muuttaa rutiineja ja totuttua käyttäytymistä, omaa elämäntapaa, tai se vaatii sitten ihan semmoista tietoa pyrkimystä nyt vaikka ruveta kävelemään tai pyöräilemään lyhyet automatkat.” H4

”Joku sanoi tällaisen esimerkin, että 5% tekee muutosta ja 20% vastustaa ja 75% ihmettelee, et miten täs käykään ja lähtee mukaan, mut sit taas toisaalta, niinku sanoin, yksi kolmas on aina vastaa kaikkea muutosta.” H2

Taloudellisina esteinä mainittiin esimerkiksi sähköauton korkea hankintahinta, jolloin auton ostaminen on suuremmalle joukolle mahdotonta. Lisäksi diesel ja bensiiniautojen edullisempi hankintahinta ei kannusta kansalaisia ohjaamaan varojaan sähköautoon. Tämän arvioitiin haastateltavien puolelta myös vaikuttavat kansalaisten vaikuttamismahdollisuuksin, kun vaihtoehtoja vähäpäästöisistä henkilöautoista ei todellisuudessa ole.

”Kyllähän ne mahdollisuudet liikkumiseen ja tavallaan ne mahdollisuudet vaikuttaa, tehdä ilmastotekoja tässä kohti on aika huonot, varsinkin jos ei satu olemaan varaa laittaa 50 000 euroa sähköautoon.” H5

Arjen realiteetteihin liittyvät esteet tarkoittivat esimerkiksi asuinpaikan tai työpaikan sijaintia. Arjen realiteetit voivat olla monella esteenä, kun esimerkiksi mahdollisuutta käyttää joukkoliikennettä tai pyörää liikkumiseen ei ole.

” -- missä asuu ja missä työskentelee ja missä on palvelut, mikä on palveluverkko, että mitkä ne liikkumisen vaihtoehdot on, onko joukkoliikennettä saatavilla vai onko se ainoastaan se oma auto tai voidaanko pyöräillä, millainen on vaikka pyöräilyinfra, houkutteleeko se pyöräilemään.” H4

5.4.2 Muutosvarovaisuus

Nostin aineistosta esiin myös epävarmuuden muutosta kohtaan tiekarttaprosessissa, joka oli nähtävissä joko kritiikissä tiekarttaa kohtaan toimenpiteiden aikataulusta tai haluttomuutena haastavimpien päästövähennystoimenpiteiden toimeenpanoa kohtaan. Tällaisia haastavampia toimenpiteitä olivat esimerkiksi autoilua koskevat vero- ja hinnoittelumuutokset. Suurin osa haastateltavista ilmaisi näkemyksensä siitä, että tiekartassa oli päätetty siirtää joitain haastavampia toimenpiteitä syksyille 2021, jolloin tiekartan ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden toimivuutta arvioidaan ja katsotaan, miten siirrytään seuraavaan vaiheeseen. Moni haastateltavista sanoi, että heidän näkemyksensä mukaan nyt julkaistussa tiekarttaluonnoksessa ensimmäiset toimeenpantavat päästövähennystoimet ovat porkkanoita ja vasta myöhemmin otetaan käyttöön kepit. Tämän nähtiin johtuvan päättäjien vastahakoisuudesta esitellä vaikeampia päästövähennystoimia kansalaisille.

”-- ehkä ne poliittisesti vaikeat siinä sitten jätettiin syksyyn, että no tarvitaanko jotain päästökauppasysteemiä tai tehdäänkö jotain isompaa liikenteen verotusjärjestelmään tai sitten ne tienkäyttömaksuasiat, että se kokonaisuus ja on niinku auki vielä.” H4

”Itse olen lausunut sillä tavalla, että me puhutaan tästä työmatkaliikkumisesta ja sinne pantiin porkkanoita, mutta sitten siellä on tällainenkin kun työmatkavähennys, eli se on tällainen työhankkimuskulu, niin sitä ei varmaan nyt edes halutakaan ottaa keskusteluun, vaikka jo eri ministeriöt vuonna 2015 on tehnyt siitä selvityksen, että olisi järkevää tehdä -- mutta sitä ei varmaan haluta ottaa keskusteluun mukaan, että nyt ei haluta oikeastaan mitään sellaista autoiluun vaikuttavaa.” H1

Hieman yllättäen yksi haastateltavista nosti esiin ”ihmisen perusluonteen” esteenä päästövähennystoimenpiteiden toteutumiselle. Lähinnä yksilön mielipidettä tarkasteltiin esimerkiksi yksilönvapauden näkökulmasta. Toisaalta tähänkään teemaan en kysymyksissäni

suoraan viitannut, joten voi olla, että muut haastateltavat eivät ajatelleet asiaa syvemmin yksilön oman näkemyksen kannalta. Yhden haastateltavan mukaan se kuitenkin saattaa olla merkittävä tekijä.

”Me ihmiset ollaan niin konservatiivisia. Meidän on hirmuisen vaikea oppia uusia tapoja toimia. Me ollaan vähän ennakkoluuloisia ja se on vähän sellainen mukavuusloukku. Et me aina tehdään asioita helpoimman kautta – ” H2

Kommentillaan haastateltava viittaa etenkin henkilöautoilukulttuuriin Suomessa ja sen luomaan ajattelutapaan, jossa olemme tottuneet auton käytön helppouteen ja siihen, että henkilöautolla on päästävä helposti mihin tahansa. Tästä näkökulmasta katsottuna harva on valmis luopumaan auton tuomasta arjen ”helpotuksesta” päästövähennysten puolesta.

5.4.3 Kansalaisosallistamisen puute

Halusin yhtenä tavoitteenani tässä tutkimuksessa lisätä sosiaalisen hyväksyttävyyden termi ymmärrettävyyttä päästövähennyskeskustelussa, joten kysyin haastateltavilta heidän näkemystään sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen esteisiin. Kysyttäessä miten haastateltavien näkemyksen mukaan kansalaiset on otettu huomioon tiekarttaprosessissa, suurin osa oli sitä mieltä, että jollain tasolla kansalaisten yleinen mielipide on otettu huomioon, esimerkiksi aiemmin teetettyjen kyselyjen tulosten perusteella. Yksi haastateltavista ei osannut vastata kysymykseen. Kukaan haastateltavista ei kuitenkaan ollut sitä mieltä, että kansalaisia ja heidän mahdollista mielipidettään olisi otettu erityisen aktiivisesti huomioon, mutta tämän nähtiin perustuvan muun muassa tavallisen politiikkaprosessin etenemiseen sekä kansalaisilla olevaan mahdollisuuteen lausua lausuntokierroksella oma mielipiteensä. Kaksi kuudesta haastateltavasta myös totesi, että tiekarttaprosessissa kansalaisia on edustamassa erilaiset kansalaisjärjestöt.

”No käsittääkseni tämä on ollut suhteellisen tavallinen tällöinen niinku valmistelu prosessi mikä Suomessa on aika tuttua, että on niinku monikerroksinen osallistuminen, että on se valmistelu mikä tehdään ministeriössä, siihen otetaan kansalaisjärjestöjä mukaan ja sitten siellä voi olla joku lausuntokierros välissä, jossa kysytään niin sanotun kansalaisyhteiskunnan näkemyksiä ja muuta.” H5

Samoin suurin osa haastateltavista oli myös sitä mieltä, että kansalaisilla ei mahdollisesti ole muuta vaikuttamismahdollisuutta, kuin lausuntopalvelussa lausuminen tai kansalaisjärjestöön

kuuluminen. Toisaalta tämän näkemyksen kohdalla mielipiteet hieman jakaantuivat. Yhden haastateltavan mukaan kansalaisten olisi itse oltava aktiivisempia ja heitä olisi myös vastuullistettava osallistumaan enemmän, olettaen tosin, että heillä olisi tähän valmiuksia.

”Siis mä aina ajattelen sitä, että meidän pitää tiedottaa hyvin ja jokainen yksilö itse tekee ne valintansa ja jokainen on yksilönä vastuussa ja -- että se on lähtökohta, että pitää olla tietoa, pitää olla niin paljon tietoa, että jokainen ottaa sitä, ymmärtää ottaa vastuuta ja myös kantaa sitä vastuuta, että hyvin hienovaraisesti jokaista yksilönä vaan pitää vastuuttaa.” H2

Osa haastateltavista nosti esiin myös kansalaisten vähäisen osallistumisen päätöksentekoon. Vähäinen osallistuminen nähtiin harmillisena asiana ja kansalaisille toivottiinkin enemmän mahdollisuuksia osallistua päätöksentekoon muutenkin kuin esimerkiksi kirjoittelemalla internetin kommenttipalstoilla.

” -- mäkin olen huomannut tässä mun perustyössäni, että vaikka meillä annetaan ihmisille osallistumismahdollisuuksia, -- niin perin vähän ihmiset oikeasti osallistuu.” H2

5.5 Yhteenveto

Tässä luvussa olen pyrkinyt analysoimaan keräämäni aineistoa teoriaohjaavan sisällönanalyysin keinoin. Analyysissäni käsittelin aiheitani neljän pääluokan avulla. Luomani pääluokat olivat sidosryhmien näkemykset tiekartasta, päästövähennystoimenpiteiden oikeudenmukaisuus, sosiaalisen hyväksyttävyyden ilmaisu ja lisäämisen keinot, sekä sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen haasteet.

Pääteemojen alaluvuissa käsittelin teemoja tarkemmin. Sidosryhmien näkemysten alla käsittelin näkemyksiä Fossiilittoman liikenteen tiekartan onnistumisesta sekä näkemyksiä päästövähennystoimenpiteiden hyväksyttävyyden eroista. Tiekartan nähdään yleisesti onnistuneen hyvin tavoitteissaan, joskin osa haastateltavista arvio tiekartassa olleen jonkin verran puutteita.

Päästövähennystoimenpiteiden oikeudenmukaisuuden alla käsittelin tasa-arvon teemaa, joka nähtiin yhtenä tärkeimmistä aihealueista puhuttaessa päästövähennystoimenpiteiden

sosiaalisesta hyväksyttävyydestä. Lisäksi tämän pääteeman alla käsittelin yksilön vapauden rajoittamista, joka liittyy läheisesti oikeudenmukaisuuteen ja joka nähtiin myös merkittävänä seikkana aiheesta puhuttaessa.

Sosiaalisen hyväksyttävyyden ilmaisun ja lisäämisen keinojen pääteeman alla käsittelin kansalaisten tapaa ilmaista hyväksyttävyyttä, hyväksyttävyyden lisäämisen mahdollisuuksia sekä hyväksyttävyyden asemaa päätöksenteossa. Haastateltavien yhteinen näkemys oli, että sosiaalinen hyväksyttävyys on aiheena tärkeä pohdittaessa päästövähennystoimia. Haasteltavat näkivät myös, että nykyinen Fossiilittoman liikenteen tiekartta pyrkii matalaan hyväksyttävyyden kynnykseen tukien ja kannusteiden muodossa. Lisäksi kappaleessa käsiteltiin autoilun asemaa Suomessa. Tässä kohdassa haastateltavien näkemykset hieman erosivat toisistaan osan toivoessa kovempia otteita autoilun vähentämiseen, kuten ruuhkamaksuja tai pysäköintipaikkojen vähentämistä ja toisten painottaen hieman pehmeämpiä keinoja kuten verotuksellisia muutoksia ja autokannan uudistumisen nopeuttamista. Aktiivisempia toimenpiteitä autoilukulttuurin muutokseen toivoivat etenkin pyöräilyn ja pitkän matkan joukkoliikenteen sidosryhmien asiantuntijat. Muut asiantuntijat painottivat esimerkiksi autokannan uudistamisen nopeuttamista.

Neljäntenä ja viimeisenä pääteemana käsittelin sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisen haasteita. Tämän pääteeman alla käsittelin kansalaisten kohtaamia haasteita pyrkiessään vähentämään liikkumisensa hiilidioksidipäästöjä, muutosvarovaisuutta sekä kansalaisosallistamisen puutetta. Hyväksyttävyyden toteutumisessa on haasteita ja niiden kaatamiseen tulisi kiinnittää aiempaa enemmän huomiota.

6 TULKINTA JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä luvussa kerron tutkimukseni johtopäätöksistä. Lisäksi tulkitsen ja pohdin analyysini tuloksia syvemmin sekä vastaan tutkimuskysymyksiini. Tässä pro gradu -tutkimuksessa olen tutkinut liikenteen alan sidosryhmien näkemyksiä Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tarkasteltujen kansalaisia koskevien päästövähennystoimenpiteiden sosiaalisesta hyväksyttävyydestä.

Tutkimuksessani haastattelin kuutta alan asiantuntijaa puolistrukturoidun teemahaastattelun avulla. Ennen haastatteluja olin jo tutustunut Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan. Tiekarttaa käytin tutkimuksessani pohjatietona ja tausta-aineistona. Voidaan sanoa, että Fossiilittoman liikenteen tiekartan politiikkaprosessissa liikenteen eri sidosryhmät edustavat kansalaisia. Näin voidaan sanoa siitä syytä, että kansalaisia itsejään ei ole suoraan kuultu asiassa, lukuun ottamatta julkista lausuntopalvelua, jossa kuka tahansa voi omalla nimellään antaa lausunnon asiaan. Tavoitteenani olikin tutkia kuinka liikenteen sidosryhmien asiantuntijat ymmärtävät sosiaalisen hyväksyttävyyden sekä miten se näyttäytyy heille asiantuntijoina ja osana politiikkaprosessia.

Valitsemieni asiantuntijoiden edustamat organisaatiot ja sidosryhmät edustivat eri henkilöliikkumisen muotoja. Haasteltavat edustivat autoilun, pyöräilyn, paikallisjoukkoliikenteen sekä pitkän matkan joukkoliikenteen muotoja sekä liikenteen kehittämistä paikallisella ja alueellisella tasolla. Osasin odottaa, että aineistosta tulisi nousemaan hieman eri painotuksia sisältäviä mielipiteitä ja näkökulmia. Tämä on myös luonnollista tulkitsevassa politiikka-analyysissä, jossa eri näkökumista katsottuna todellisuus ja poliittiset ongelmat näyttäytyvät erilaisena, joten näkemys siitä, miten politiikkaa tulisi tehdä ja politiikkaprosessien muovautua vaihtelevat toimijoiden kesken (Häikiö & Leino 2014, 28). Analyysin aikana selvisi kuitenkin, että erot haastateltavien näkemyksissä olivat hyvin pieniä. Haastateltavat nostivat esille pääsääntöisesti samoja teemoja oman organisaationsa näkökulmasta. Tämä saattaa kertoa liikennealan päästövähennyskeskustelun polarisoitumisesta, jolloin asiantuntijaroolissa olevat edustajat eivät välttämättä tahdo leimautua vahvasti kumpaankaan päähän keskustelua. Toisaalta tämä voi myös kertoa liikenteen alan asiantuntijoiden jaetusta ymmärryksestä päästövähennyksiin ja ilmastonmuutokseen nähden.

Sosiaalinen hyväksyttävyyden näyttöä asiantuntijoille ennen kaikkea oikeudenmukaisuutena ja oikeudenmukaisuuteen panostamisena. Kaikki haastateltavat näkivät, että päästövähennystoimenpiteiden oikeudenmukaisuus oli merkittävin asia pyrittäessä lisäämään kansalaisten kokemaa sosiaalista hyväksyttävyyttä. Esimerkkeinä päästövähennystoimenpiteiden oikeudenmukaisuuden suojelemisesta annettiin alueellisten ja taloudellisten vaikutusten arvioinnin välttämättömyys. Päästövähennystoimenpiteet tulee siis mitoitaa niin, että niiden vaikutukset kansalaisille ovat kaikkialla ja kaikissa tuloluokissa samat. Sosiaalinen hyväksyttävyyden nähdään enemmänkin toimenpiteitä arvioitaessa sellaisena arvona, joka joko on tai ei ole otettu huomioon. On kuitenkin huomioitava, että oikeudenmukaisuus ja sosiaalisen hyväksyttävyyden ovat eri käsitteet. Kumpikin voi tahollaan toteutua toisen jäädessä toteutumatta. Asiantuntijoilla on tietynlainen ymmärrys toimenpiteistä, jotka todennäköisesti tullaan kansalaisten puolelta hyväksymään toimenpiteiden oikeudenmukaisuuden ollessa olemassa, jolloin rajoittavat ja ankarammat toimenpiteet jätetään esittämättä. Sosiaalinen hyväksyttävyyden näyttöä asiantuntijoille siis vahvasti oikeudenmukaisuuden synonyyminä, vaikkei se todellisuudessa sitä ole. Sosiaalinen hyväksyttävyyden itsessään ei teoriansa mukaan vaadi toimenpiteiden oikeudenmukaisuutta toteutuakseen, mutta sidosryhmien näkökulmasta näin yleensä kuitenkin ajatellaan. Näin voidaan asiantuntijoiden näkemyksen mukaan käsitteen ymmärtämistä ja kansalaisten hyväksyttävyyden tasoa pyrkiä mittaamaan.

Sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumisessa on haasteita, mutta sitä voidaan kuitenkin lisätä. Asiantuntijat olivat kaikki sitä mieltä, että sosiaalinen hyväksyttävyyden on tärkeä asia, joka tulee ottaa huomioon liikenteen päästövähennyksistä keskusteltaessa. Yleisesti näkemys oli se, että hyväksymättömyyttä ilmaistaan herkemmin ja näkyvämmiin kuin hyväksyntää. Hyväksymättömyyttä ilmaistaan esimerkiksi nettikirjoittelulla ja kommentoinnilla. Vakavampana hyväksymättömyyden ilmaisuna voidaan pitää muun muassa mielenosoituksia. Asiantuntijat arvioivat, että hyväksymättömyyttä ilmaistaan herkemmin etenkin siksi, koska sen aiheuttama tunnerektio on ihmisessä voimakkaampi kuin hyväksynnän synnyttämä reaktio. Yleisesti oltiin myös sitä mieltä, että kannusteet ja tuet keinoina toimivat paremmin ja lisäävät ilmastotoimien hyväksyttävyyttä verrattuna niin sanottuihin keppeihin, eli rajoituksiin ja maksuihin.

Kuten yllä totean, sosiaalisen hyväksyttävyyden pohtiminen ja lisääminen on tärkeää, mutta kansalaiset kohtaavat kuitenkin erilaisia esteitä pyrkiessään vähentämään omia liikkumisen päästöjään, jotka vaikeuttavat sosiaalisen hyväksyttävyyden toteutumista. Kansalaisten kohtaamiksi mahdollisiksi haasteiksi ja esteiksi listattiin tiedonsaannin esteet, asenteelliset esteet, taloudelliset esteet sekä arjen realiteetteihin liittyvät esteet. Kaikki haastateltavat eivät tunnistaaneet esteitä näin konkreettisesti, mutta yleisesti suurimmiksi tunnistetuiksi esteiksi nousivat asenteelliset esteet ja taloudelliset esteet. Asenteellisiin esteisiin voidaan lukea myös yleinen muutosvarovaisuus sekä henkilöautoilun asema Suomessa ja aiheen herkkyys.

Pohdin myös alatutkimuskysymyksenä erilaisten toimien oikeudenmukaisuuden astetta. Tähän pohdintaan sain hieman eriäviä vastauksia riippuen asiantuntijasta. Eroavaisuuksien voidaan nähdä johtuvan asiantuntijoiden sidosryhmien viitekehysten eroista. Toisten mukaan tehokkaimmat ja oikeudenmukaisimmat keinot liittyvät kestäviin liikkumismuotoihin panostamiseen. Yhden haastateltavan mukaan kaikki tukiin ja kannusteisiin nojautuvat toimet ovat oikeudenmukaisia. Muut eivät suoraan maininneet tässä yhteydessä toivoisivatko toimien olevan tukia ja kannustimia vai rajoituksia ja maksuja, mutta myöhemmin aineistosta selvisi haastateltavien jakama yhteinen näkemys siitä, että tuet ja kannustimet ovat helpommin hyväksyttävissä ja siten todennäköisesti tehokkaampia tapoja vähentää päästöjä.

Toisena alatutkimuskysymyksenä pohdin myös sosiaalisen hyväksyttävyyden edistämisen edellytyksiä. Tutkimuksessa selvisi, että asiantuntijoiden mukaan kannusteet ja tuet päästövähennystoimina edistävät hyväksyttävyyttä. Muita hyväksyttävyyttä edistäviä seikkoja mainittiin myös avoimuus ja läpinäkyvyys päätöksentekijöiltä. On kuitenkin huomioitava, että vaikka tukia ja kannusteita pidettiin tehokkaina keinona lisäämään päästövähennystoimenpiteiden sosiaalista hyväksyttävyyttä, niiden ei kuitenkaan nähty olevan ratkaisu päästövähennystavoitteisiin pääsemisessä, vaan tavoitteisiin pääsemisessä tarvitaan myös tiukempia keinoja. Lisäksi asiantuntijat eivät pohtineet juuri lainkaan haastatteluissaan tukien ja kannusteiden taloudellista puolta, eli sitä miltä tämä valtiontalouden näkökulmasta näyttää. Verotuksen muutoksia pohdittiin jonkun verran, mutta lähinnä distributiivisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta tarkoittaen siis sitä, että haastateltavat pohtivat veromuutosten alueellisten vaikutusten jakautumista ja sen oikeudenmukaisuutta.

Tutkimuksen aineisto jää kuudella haastattelulla pienehköksi, eikä tutkimustulokset ole siitä syystä suoraan yleistettävissä. Olen kuitenkin haastatellut oleellisia henkilöliikenteen alan

sidosryhmiä, joiden työllä on suuri merkitys liikennepolitiikan muotoilussa. Heidän käsityksensä sosiaalisesta hyväksyttävyydestä ja oikeudenmukaisuudesta vaikuttavat tulevaisuuden liikennepoliittisessa keskustelussa. Nyt löydetyt varsin yhtenäiset käsitykset sosiaalisesta hyväksyttävyydestä sidosryhmien kesken viestivät siitä, että haastateltujen asiantuntijoiden välillä vallitsee yhteneväinen näkemys liikenteen kansalaisia koskevien päästövähennystavoitteiden ja -toimenpiteiden luonteesta.

Jatkotutkimuskohteena sosiaalista hyväksyttävyyttä tulisi tutkia suoraan kansalaisten näkökulmasta ja heidän kokemuksiansa kautta. Se miten kansalaiset itse ymmärtävät päästövähennystoimenpiteiden hyväksyttävyyden saattaa vaikuttaa suuresti toimenpiteiden onnistumiseen. Asiantuntijoiden näkemys on nimensä mukaan asiantunteva, mutta kansalaisten todelliset näkemykset voidaan saada selville vain tutkimalla heitä itseään. Lisäksi sosiaalisen hyväksyttävyyden tutkimista liikennealalla voisi lisätä myös alalla vallalla olevien polarisoituneiden mielipiteiden valottamiseksi. Parhaimmillaan siten voimme saavuttaa vielä lisää päästövähennyksiä paljon päästöjä aiheuttavalta liikennesektorilta.

LÄHTEET

- Andersson, A., Jääskeläinen, S., Saarinen, N., Mänttari, J. & Hokkanen, E. (2020). Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti. Julkaisut.Valtioneuvosto.Fi. Haettu osoitteesta <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162508> 28.10.2020.
- Autoalan tiedotuskeskus. (2020). Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartta. Autoalan Tiedotuskeskus. Haettu osoitteesta https://www.aut.fi/files/2196/Liikenteen_tiekartta_Tiivistelmaraportti_2020.pdf 22.5.2021.
- Baranzini, A. & Carattini, S. (2016). Effectiveness, earmarking and labeling: testing the acceptability of carbon taxes with survey data. *Environmental Economics and Policy Studies*, 19(1), 197–227. <https://doi.org/10.1007/s10018-016-0144-7>
- Batel, S., Devine-Wright, P. & Tangeland, T. (2013). Social acceptance of low carbon energy and associated infrastructures: A critical discussion. *Energy Policy*, 58, 1–5. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2013.03.018>
- Bertsch, V., Hall, M., Weinhardt, C. & Fichtner, W. (2016). Public acceptance and preferences related to renewable energy and grid expansion policy: Empirical insights for Germany. *Energy*, 114, 465–477. <https://doi.org/10.1016/j.energy.2016.08.022>
- Bodner, G. M. (1986). Constructivism: A theory of knowledge. *Journal of Chemical Education*, 63(10), 873. <https://doi.org/10.1021/ed063p873>
- Dermont, C., Ingold, K., Kammermann, L. & Stadelmann-Steffen, I. (2017). Bringing the policy making perspective in: A political science approach to social acceptance. *Energy Policy*, 108, 359–368. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2017.05.062>
- Devine-Wright, P. & Batel, S. (2017). My neighbourhood, my country or my planet? The influence of multiple place attachments and climate change concern on social acceptance of energy infrastructure. *Global Environmental Change*, 47, 110–120. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2017.08.003>
- Dreyer, S. J., Teisl, M. F. & 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. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.06.002>
- Hasan, M. A., Chapman, R. & Frame, D. J. (2020). Acceptability of transport emissions reduction policies: A multi-criteria analysis. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 133(), 110298. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2020.110298>
- Heffron, R. J. & McCauley, D. (2018). What is the ‘Just Transition’? *Geoforum*, 88, 74–77. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2017.11.016>
- Heffron, R. J. & McCauley, D. (2017). The concept of energy justice across the disciplines. *Energy Policy*, 105, 658–667. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2017.03.018>

- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2008). *Tutkimushaastattelu teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Helsinki University Press.
- Hirsjärvi, S., Remes, P., & Sajavaara, P. (1997). *Tutki ja kirjoita*. Helsinki: Tammi.
- Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G. & Linnerud, K. (2020). Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review. *Energy Research & Social Science*, 65, 101454. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>
- Huber, R. A., Wicki, M. L. & Bernauer, T. (2019). Public support for environmental policy depends on beliefs concerning effectiveness, intrusiveness, and fairness. *Environmental Politics*, 29(4), 1–25. <https://doi.org/10.1080/09644016.2019.1629171>
- Häikiö, L., & Leino, H. (2014). *Tulkinnan mahti - johdatus tulkitsevaan politiikka-analyysiin*. Tampere: Tampere University Press.
- Häkli, J. (1999). *Meta hodos: johdatus ihmismaantieteeseen*. Vastapaino.
- Ingeborgrud, L., Heidenreich, S., Ryghaug, M., Skjølvold, T. M., Foulds, C., Robison, R., Buchmann, K. & Mourik, R. (2020). Expanding the scope and implications of energy research: A guide to key themes and concepts from the Social Sciences and Humanities. *Energy Research & Social Science*, 63, 101398. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2019.101398>
- Järvelä, M., Kortetmäki, T., Huttunen, S., Turunen, A., & Tossavainen, S. (2020). Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyys. Suomen Ilmastopaneelin raportti. *Suomen Ilmastopaneeli*. Haettu osoitteesta https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2020/01/Ilmastopaneeli_sosiaalinen_hyv%C3%A4ksytt%C3%A4vyy_s_FINAL.pdf 29.1.2021.
- Korjonen-Kuusipuro, K. & Janhunen, S. (2015). Tyyntä ja myrskyä: *Alue ja ympäristö*, 44(2), 15–29. <https://aluejaymparisto.journal.fi/article/view/64864>
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2021). Fossiilittoman liikenteen tiekartta - valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä – Luonnos. Liikenne- ja viestintäministeriö. Haettu osoitteesta https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/d99a3ae3-b7f9-49df-afd2-c8f2efd3dc1d/e4e97efb-1f23-4c22-bdf1-f1fc27809030/LAUSUNTOPYYNTO_20210115060016.PDF 15.1.2021.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2020). Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020-2050. Liikenne- ja viestintäministeriö. Haettu osoitteesta https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/d99a3ae3-b7f9-49df-afd2-c8f2efd3dc1d/1ab511f1-aa06-45c0-b3ef-9ac9650838c9/MUISTIO_20200422120412.pdf 23.10.2020.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2019a). Fossiilittoman liikenteen työryhmä - 1. Kokous. Liikenne- ja viestintäministeriö. Haettu osoitteesta <https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/d99a3ae3-b7f9-49df-afd2->

c8f2efd3dc1d/14d3d54b-2b82-4a7b-ba26-2710f04401b6/ESITYS_20200116123749.pdf 14.5.2020.

- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2019b). Suomen liikennejärjestelmää kehitetään nyt kokonaisuutena – Valtakunnallisen suunnitelman valmistelu alkaa. Liikenne- ja viestintäministeriö. Haettu osoitteesta <https://www.lvm.fi/-/suomen-liikennejarjestelmaa-kehitetaan-nyt-kokonaisuutena-valtakunnallisen-suunnitelman-valmistelu-alkaa-1013698> 19.5.2021.
- Nilsson, A., Hansla, A., Heiling, J. M., Bergstad, C. J. & Martinsson, J. (2016). Public acceptability towards environmental policy measures: Value-matching appeals. *Environmental Science & Policy*, 61, 176–184. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2016.04.013>
- Tiikkaja, H. & Liimatainen, H. (2020). Liikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen kulkutapavalintojen muutosten avulla eri tulo- ja perheryhmissä. *Alue ja ympäristö*, 49(2), 130–144. <https://doi.org/10.30663/ay.89074>
- Tilastokeskus (2020). Tilastokeskus: Kasvihuonekaasupäästöt ja -poistumat sektoreittain. Tilastokeskus. Haettu osoitteesta http://www.stat.fi/til/khki/2019/khki_2019_2020-05-28_tie_001_fi.html 28.10.2020.
- Tuomi, J., & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2017). Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja Elinkeinoministeriön Julkaisuja 4/2017. Haettu osoitteesta <https://tem.fi/documents/1410877/3506436/Valtioneuvoston+selonteko+kansallisesta+energia-+ja+ilmastostrategiasta+vuoteen+2030.pdf/b09bf380-8ef4-48af-a6fb-a0634674e5f5/Valtioneuvoston+selonteko+kansallisesta+energia-+ja+ilmastostrategiasta+vuoteen+2030.pdf> 10.3.2021.
- Valtioneuvosto (2020). Reilulla siirtymällä kohti hiilineutraalia Suomea – tiekartta hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Valtioneuvosto. Haettu osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/documents/10616/20764082/hiilineutraaliuden%2Btiekartta%2B03022020.pdf/1f1dfbea-f623-9197-5352-23a7f1b83703/hiilineutraaliuden%2Btiekartta%2B03022020.pdf> 23.10.2020.
- Vasara, Laukkanen & Lehtinen. (2020). Tie vähähiiliseen liikenteeseen - liikenteen ja logistiikan tiekartta loppuraportti. Pöyry. Haettu osoitteesta https://www.palta.fi/wp-content/uploads/2020/12/Tie-vahahiiliseen-liikenteeseen_Liikenteen-ja-logistiikan-tiekartta_Loppuraportti_062020.pdf. 2.5.2021.
- Williams, S. & Doyon, A. (2019). Justice in energy transitions. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 31, 144–153. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2018.12.001>
- Wüstenhagen, R., Wolsink, M. & Bürer, M. J. (2007). Social acceptance of renewable energy innovation: An introduction to the concept. *Energy Policy*, 35(5), 2683–2691. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2006.12.001/21.09.2020>

Ympäristöministeriö (2019). Ilmastobarometri 2019: Suomalaiset haluavat ilmastokriisin ratkaisut politiikan ytimeen. Ympäristöministeriö. Haettu osoitteesta [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat_ja_tilastot/Ilmastobarometri_2019_Suomalaiset_haluav\(49670\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat_ja_tilastot/Ilmastobarometri_2019_Suomalaiset_haluav(49670)) 11.3.2021.

LIITTEET

Liite 1. Haastattelurunko

Taustatiedot

- Nimi
- Työtehtävä
- Organisaatio ja sen perustehtävä
 - miten pidät yhteyttä omaan edustettavaan joukkoosi, jäsenistöön / miten katsot edustavansa sitä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

- 1) Oletko ollut mukana työstämässä Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa? Jos olet, miten olet ollut mukana työstämässä sitä tai miten muuten työsi on ollut liitoksessa siihen?
- 2) Miten näet Fossiilittoman liikenteen tiekartan onnistuneen tavoitteissaan yleisesti?
 - Mitkä olivat suurimmat haasteet ja kipupisteet tiekartan teossa?
- 3) Miten kansalaiset on otettu huomioon prosessissa?

Yleisten ilmastotekojen hyväksyttävyyden edistäminen

- 4) Mitä esteitä näet kansalaisten kohtaavan, kun hän pohtii ryhtyäkö ”ilmastotekoihin”?
 - Mitkä esteet ovat merkittävimpiä?
 - Miten esteitä voisi parhaiten mielestäsi kaataa?
- 5) Ketkä tai millaiset toimijat / kansalaiset näkemyksesi mukaan hyväksyvät helpommin minkäkinlaisia toimia?
 - Ketkä vastustavat?
- 6) Millainen sosiaalisen hyväksyttävyyden saavuttamisen prosessi kokemuksesi mukaan on ja kuinka pitkä prosessi voi olla?
 - Millä edellytyksillä se on heti olemassa (tai ei ole)?
 - Millä perusteella kansalaiset arvioivat toimien hyväksyttävyyttä?
 - Miten hyväksymistä/hyväksymättömyyttä ilmaistaan tai miten se näkyy?
 - Millä tavoin sitä voi mitata tai seurata?
- 7) Mitkä päästövähennystoimenpiteet ovat oikeudenmukaisia tai hyväksyttäviä oman organisaatiosi näkökulmasta?
- 8) Mitkä taas eivät ole?
 - Miten oikeudenmukaisuuden kokemus vaihtelee ryhmien ja alueiden välillä?
- 9) Miten näkökulmastasi parhaiten lisätään toimenpiteiden hyväksyttävyyttä?
 - Mitä tulisi ottaa eri toimien kohdalla huomioon hyväksyttävyyden kannalta?

- Toisin sanoen: Vaativatko jotkin toimet enemmän hyväksyttävyyttä? Jos vaativat, niin mitä nämä toimet ovat ja mitä tulee ottaa huomioon?

Asenteet ja vastaanotto

- 10) Miten arvioit, millaisen vastaanoton päästövähennystoimenpiteet tulevat saamaan/ovat saneet kansalaisten keskuudessa? (Yleinen ilmapiiri)
- 11) Mikä on näkemyksesi tämänhetkisestä asenneilmapiiristä?
 - Tukeeko se tavoitteisiin pääsemistä?
- 12) Miten kansalaisten vastaanottavuutta voitaisiin näkökulmastasi katsottuna parantaa? (Liittyen yleiseen ilmapiiriin)

Fossiilittoman tiekartan hyväksyttävyys

- 13) Miten näet Fossiilittoman liikenteen tiekartan onnistuneen tavoitteissaan kansalaisia koskevan liikkumisen näkökulmasta?
 - Näetkö sen toimivana vai kenties liian toiveikkaana? (Vai millaisena?)
 - Puuttuuko tiekartasta näkemyksesi mukaan jotain oleellista?
 - Olisitko toivonut näkeväsi tiekartassa lisäksi jotain muuta?
- 14) Miten näet sosiaalisen hyväksyttävyyden Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimissa?
 - Onko se tärkeää? Jos on, niin millä tavoin tai mistä syystä?
 - Miten sitä voi parantaa tai edistää toimien näkökulmasta?
- 15) Millaisia ohjaukeinoja päästövähennystoimien toimeenpanossa tulisi painottaa?
 - Eli mitkä ohjaukeinot toimivat näkemyksesi mukaan parhaiten?
- 16) Miten hyväksyttävyys otetaan asiantuntijoiden päästövähennyskeskustelussa huomioon?
- 17) Miten sosiaalinen hyväksyttävyys on näkynyt aiemmissa liikennealan politiikkaprosesseissa tai päästövähennyspolitiikassa?
 - (Ennakoiva vai jälkikäteen hyväksyty? / passiivinen vai aktiivinen hyväksyttävyys)