

Sanna Kurronen

TUSKANHIKEÄ BENSAPUMPULLA

Polttoaineen kallistuminen kärjistää kaupunkien ja maaseudun vastakkainasettelua



- Lähes puolet suomalaisista (47 %) vähentää todennäköisesti liikkumistaan, mikäli liikennepolttoaineiden hinnat nousevat huomattavasti.
- Selvä enemmistö (61 %) suomalaisista on sitä mieltä, että korkeat polttoaineiden hinnat rajoittavat kohtuuttomasti ihmisten vapautta liikkua ja valita asuinpaikkansa.
- Suhtautuminen polttoaineiden hintoihin jakaa suomalaisia asuinpaikan ja puoluekannatuksen mukaan. Perussuomalaisten kannattajista 75 prosenttia ilmoittaa yrittävänsä vaikuttaa polttoaineen hintaan äänestämällä.
- Keinoja pärjätä kallistuvan energian hinnan kanssa on olemassa. Lyhyet matkat voi taittaa pyörällä tai jalan, moottoriteiden nopeusrajoituksia voi alentaa, etätöiden määrää ja kimppakyytejä voi lisätä. Siellä, missä mahdollista, voi lisätä julkisen liikenteen käyttöä.

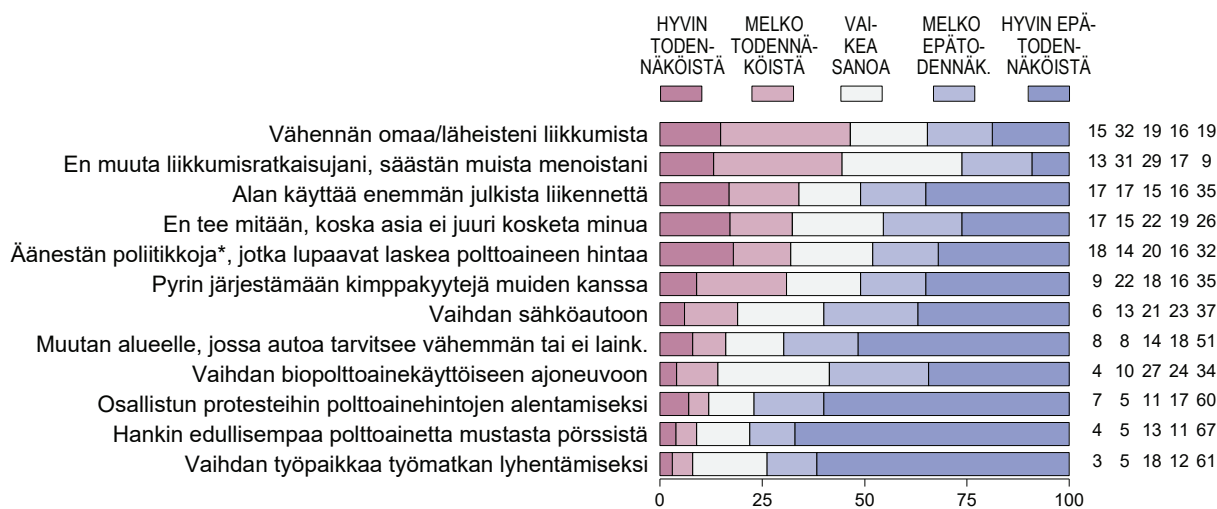
Venäjän hyökkäys Ukrainaan on nostanut polttoaineiden pumppuhintaa ja samalla lisännyt länsimaissa vaatimuksia hankkiutua eroon venäläisen energian tuonnista. Fossiilienergian ja erityisesti öljyn vienti on Venäjän valtiolle äärimmäisen tärkeä tulonlähde, vuonna 2021 noin neljännes budjettituloista tuli pelkästään öljyn tuotantoveroista ja vientituloista.¹ Tänä vuonna osuus on todennäköisesti sitäkin suurempi öljyn hinnan nousun ja toisaalta muiden verotulojen supistumisen myötä. Venäläisen energian tuontikiellot kuitenkin todennäköisesti nostaisivat energian hintaa edelleen, ja suomalaiset kokevat jo nykyisellään liikennepolttoaineiden hintojen rajoittavan kohtuuttomasti ihmisten elämää.

Suomalaisten valmiutta ryhtyä erilaisiin toimiin polttoaineiden hintojen kallistuessa selvitettiin 12-osaisella väitekokonaisuudella osana kevään 2022 EVAn Arvo- ja asennetutkimusta.

Täysin toimeettomaksi nousevien polttoaineiden hintojen edessä ei jäädä. Suomalaisista lähes puolet (47 %) on valmis vähentämään omaa tai läheistensä liikkumista nousevien polttoaineiden hintojen seurauksena (Kuvio 1). Yli kolmannes (35 %) ei kuitenkaan pidä liikkumisen vähentämistä todennäköisenä.

44 prosenttia suomalaisista onkin sitä mieltä, ettei polttoaineiden hintojen nousun seurauksena muuta liikkumisratkaisujaan vaan karsii muista menoista. Joka neljäs (26 %) ei ole valmis säästämään muista menoista. Kolme kymmenestä (29 %) kokee, että kysymykseen liikkumiseen käytettävien menojen ja muiden menojen välillä on vaikea antaa vastausta. Epätietoisien osuus todennäköisesti heijastelee ainakin osin tilannetta, jossa sekä muista menoista karsiminen että liikkumisratkaisujen muuttaminen tuntuu vaikealta.

Kuvio 1. Mikäli liikennepolttoaineiden kuluttajahinnat nousevat huomattavasti, kuinka todennäköisesti ryhtyy erilaisiin toimiin sopeutuakseen korotuksiin (%)



*Äänestän poliitikkoja ja puolueita, jotka lupaavat laskea polttoaineen hintaa

Noin joka kolmas (32 %) suomalainen ei todennäköisesti reagoi mitenkään polttoaineiden hintojen nousuun, sillä ei koe asian juuri koskettavan itseään. Suurempi osuus (45 %) näkee kuitenkin toimille tarvetta. Kolmessa neljästä kotitaloudesta on Suomessa vähintään yksi auto.² Vastaukset lienevätkin likeisesti kytköksissä siihen, löytyykö vastaajan kotitaloudesta auto. Esimerkiksi nuorimmassa, 18–25-vuotiaiden ikäryhmässä lähes puolet (46 %) ei koe, että asia koskisi heitä (ks. erillinen Kuvioliite), sillä nuorilla harvemmin on vielä omaa autoa.

Puolelle julkinen liikenne ei ole vaihtoehto.

Joka kolmas (34 %) suomalainen sanoo alkavansa käyttää enemmän julkista liikennettä nousevien polttoaineiden hintojen seurauksena, mutta puolet (51 %) suomalaisista ei näe sitä todennäköisenä vaihtoehtona.

Odotetusti suurilla paikkakunnilla julkiseen liikenteeseen vaihtaminen nähdään toimivampana keinona. Isoissa kaupungeissa (yli 80 000 asukasta) 44 prosenttia vastaajista on valmiita lisäämään julkisen liikenteen käyttöä, kun taas alle 8 000 ihmisen paikkakunnilla tähän on valmiita vain alle 17 prosenttia (ks. Kuvioliite). Kimppekyydit taas nähdään ratkaisuna useammin pienillä, alle 4 000 asukkaan paikkakunnilla. Koko maan tasolla 31 prosenttia on valmiita turvautumaan kimppekyyteihin ja noin puolet (51 %) ei näe sitä vaihtoehtona. Pienillä paikkakunnilla 43

prosenttia pyrki lisäämään kimppekyytejä. Tämä kuvastaa sitä, miten erilaisissa tilanteissa eri puolilla Suomea eletään liikkumisen vaihtoehtojen suhteen. Siinä missä kaupungeissa julkinen liikenne on tavallisesti helposti saatavilla oleva vaihtoehto, pienillä paikkakunnilla oma auto ja kimppekyydit ovat usein ainoat vaihtoehdot töihin, kouluun, kauppaan ja harrastuksiin pääsemiseksi. Tällä liikkumisvaihtoehtojen saatavuuden erolla kaupunkien ja maaseudun välillä voi olla merkittäviä poliittisia vaikutuksia, jotka kasvavat tulevaisuudessa. Kevään 2021 Arvo- ja asennetutkimus paljasti, että kaksi kolmesta (66 %) suomalaisesta koki, että Suomessa on asuinkunnittain vertaillen eriarvoisuutta (esim. kaupungit vs. maaseutu).³ Tämä vastakkainasettelu saattaa korostua polttonesteiden kallistumisen myötä.

Ei suuria elämänmuutoksia

Kaiken kaikkiaan valmius muuttaa tottumuksiin polttoaineiden hinnan kallistuessa vaikuttaa melko vaimealta. Tämä kieli siitä, että useiden kohdalla varsinaista kipukynnystä ei ole vielä ylitetty. Suuret elämänmuutokset eivät ole käyneet ihmisten mielissä.

Asuinpaikkaa on valmis vaihtamaan noin joka kuudes suomalainen (16 %) ja työpaikan vaihtamisen työmatkan lyhentämiseksi näkee mahdollisena vain kahdeksan prosenttia suomalaisista. Valtaosa ei ole valmiita muuttamaan asuin- (69

%) tai työpaikkaa (73 %). Auton vaihtamisen sähköautoon polttoainekulujen taklaamiseksi näkee todennäköisenä noin joka viides suomalainen (19 %), mutta kolme viidestä (60 %) ei pidä sitä omalla kohdallaan todennäköisenä. Asiaan saattaa vaikuttaa se, että uusien sähköautojen hinnat ovat korkeita ja käytettyjen sähköautojen markkina on toistaiseksi vielä pieni. Käytettyjen autojen osuus kaikista autokaupoista on noin 85 prosenttia.⁴

Biopolttoainekäyttöiseen autoon turvautuisi vielä harvempi, vain 14 prosenttia suomalaisista, kun enemmistö (58 %) ei ole sellaiseen vaihtamassa. Mustasta pörssistä polttoainetta lähtisi hankkimaan noin joka kymmenes (9 %), ja idean tyrmää 78 prosenttia suomalaisista.

Myös poliittinen vaikuttaminen nähdään mahdollisena keinona vastata nouseviin polttoaineen hintoihin. Niitä poliitikkoja tai puolueita, jotka lupaavat laskea polttoaineen hintaa, äänestäisi todennäköisesti joka kolmas suomalainen (32 %). Lähes puolet (48 %) ei kuitenkaan tee äänestyspäätöstään sillä perusteella.

Perussuomalaisten äänestäjistä peräti kolme neljästä (75 %) kokee äänestämisen keinoksi alentaa polttoaineen hintaa. Kontrasti muiden puolueiden kannattajiin nähden on valtava, sillä yhdessäkään muussa puolueessa enemmistö ei osoita halua vaikuttaa äänestämällä polttoaineen hintaan. Kytevää protestihenkeä ilmenee kuitenkin myös keskustan (41 %), kristillisdemokraat-

tien (43 %) ja Liike Nytin (45 %) kannattajissa. Tämä kieli asetelmista ja odotuksista tullessa eduskuntavaalivuoteen 2023.

Näitä puolueita äänestävät arvioivat valmiutensa sopeutua bensiinin hinnan kallistumiseen vähäisemmiksi kuin muiden puolueiden kannattajat. Erityisesti perussuomalaisista näyttäisi kehkeytyvän tulevissa vaaleissa protestikanava bensiinin hinnan kallistumiselle.

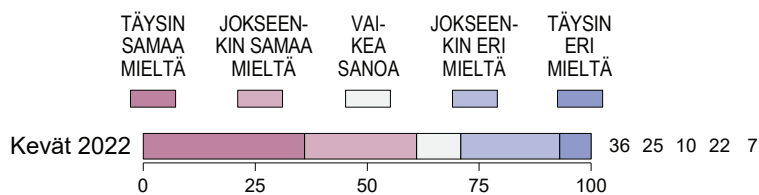
Vain kymmenesosa (12 %) ilmaisee valmiutta osallistua protesteihin polttoainehintojen alentamiseksi. 77 prosenttia ei sellaisiin lähtisi. Perussuomalaisten kannattajien valmius protestointiin on muita suurempaa (37 %).

Asuinpaikan koolla on väliä

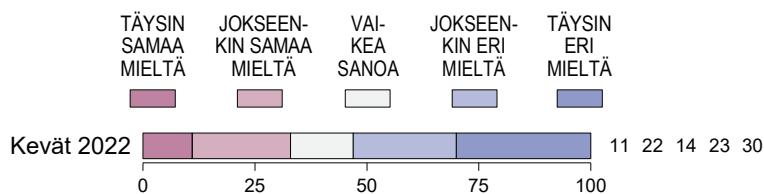
Selvä enemmistö (61 %) suomalaisista on sitä mieltä, että korkeat polttoaineiden hinnat rajoittavat kohtuuttomasti ihmisten vapautta liikkua ja valita asuinpaikkansa (Kuvio 2). Toista mieltä on kolme kymmenestä (29 %) suomalaisesta.

Kaikki eivät näekään korkeita hintoja ongelmana vaan pikemminkin mahdollisuutena. Joka kolmas suomalainen (33 %) pitää fossiilisten polttoaineiden korkeaa hintatasoa hyvänä asiana, koska se kannustaa ihmisiä, yrityksiä ja julkista sektoria siirtymään vähäpäästöisten tai päästöttömien teknologioiden käyttöön (Kuvio 3). Toista mieltä on kuitenkin yli puolet (53 %).

Kuvio 2. Korkeat polttoaineiden hinnat rajoittavat kohtuuttomasti ihmisten vapautta liikkua ja valita asuinpaikkansa (%)



Kuvio 3. Fossiilisten polttoaineiden korkea hintataso on hyvä asia, koska se kannustaa ihmisiä, yrityksiä ja julkista sektoria siirtymään vähäpäästöisten tai päästöttömien teknologioiden käyttöön (%)



Kysymykset korkeiden polttoaineiden hyödyistä ja haitoista jakavat suomalaisia asuinpaikan sekä puoluekannatuksen mukaan. Isoissa kaupungeissa (yli 80 000 asukasta) yhtä suuri osuus (43 %) näkee polttoaineiden korkeat hinnat hyvänä mahdollistajana tiellä päästöttömään tulevaisuuteen kuin ei näe (44 %, ks. Kuviliite).

Mitä pienempi paikkakunta, sen suurempa ongelmana polttoaineiden hinnat nähdään. Vihreiden ja vasemmistoliiton kannattajat näkevät korkeat polttoaineiden hinnat pikemminkin mahdollisuutena, perussuomalaisten ja keskustan kannattajat taas ongelmana.

Vastaukset tukevat näkemystä, että Suomen poliittinen kartta saattaa olla entistä vahvemmin polarisoitumassa asuinpaikan koon mukaan.

Keinoja polttoaineiden kulutuksen vähentämiseksi on

Polttoaineiden hinnan nousu pysyy todennäköisesti pitkään keskeisenä poliittisena aiheena, sillä suomalaiset kulkevat mielellään henkilöautoiltaan.

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan kotimaan matkasuoritteesta noin 80 prosenttia tehdään henkilöautolla, useimmiten kuljettajana.⁵

Myös lyhyillä matkoilla turvaututaan usein autoon, sillä lähes puolet 1–2 kilometrin pituisista matkoista taitetaan henkilöautolla. Todennäköisesti suuri osa tästä lyhyestä ajosta voitaisiin korvata esimerkiksi kulkemalla matka jalan tai polkupyörällä. Merkittävä osa liikkumisesta on lisäksi vapaa-ajan ajoa eikä välttämättömäksi miellettyä työhön liittyvää liikkumista.

**Osan auto-
matkoista voi
jättää tekemättä.**

Vain noin neljäsosa suomalaisten autolla liikumista kotimaanmatkoista liittyy työhön tai opiskeluun, vajaa kolmannes ostoksiin tai asiointiin ja yli kolmannes vapaa-aikaan. Kulkutavan muuttamisen lisäksi osa henkilöautoilla tehdyistä matkoista voidaan siis todennäköisesti jättää tekemättä, mikäli polttoaineen hinta nousee sietämättömäksi. Valtaosa kulutuksen vähentämisestä vastauksena polttoaineiden hinnannousuun johtuukin ajatun matkan vähenemisestä, ei niinkään ajotapojen muuttumisesta vähemmän kuluttaviksi.⁶

Kansainvälinen energiajärjestö IEA on ehdottanut kymmenen kohdan ohjelmaa öljyn käytön vähentämiseksi länsimaissa vastauksena tavoitteeseen hankkiutua eroon venäläisestä öljystä.⁷ Pääosin tutuin keinoin voidaan raakaöljyn päivittäistä kulutusta vähentää IEA:n arvion mukaan tulevien kuukausien aikana 2,7 miljoonaa tynnyriä. Ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan, Venäjän raakaöljyn vienti oli noin viisi miljoonaa tynnyriä päivässä, joten yli puolet siitä saataisiin IEA:n arvion mukaan lopetettua vain kulutusta vähentämällä länsimaissa.⁸ IEA:n listaamista keinoista merkittäviä vähennyksiä öljyn kulutukseen toisivat muun muassa nopeusrajoitusten alentaminen moottoriteillä, etätöiden tekeminen kolmena päivänä viikossa sekä kimpapakyydit.

Keinoja pärjätä kallistuvan energian hinnan kanssa siis on, kun tavoitteena on pyrkiä eroon Venäjä-riippuvuudesta. Energiateollisuuden mukaan Suomen sähkö- ja lämpöhuolto ei vaarannu, vaikka kaikki energiatoimitukset Venäjältä loppuisivat.⁹ Huomattavasti suurempi haaste on riippuvuus öljystä liikennepolttoaineena. Tässä myös kotitalouksilla on mahdollisuus toimillaan vähentää öljyn kysyntää ja siten vähentää Venäjän öljytuloja.

Viitteet

- 1 Kurronen (2022).
- 2 Tilastokeskus (2016).
- 3 Metelinen (2021).
- 4 Autoalan tiedotuskeskus (2021).
- 5 Liikennevirasto (2018).
- 6 Kilian ja Zhou (2020).
- 7 IEA (2022a).
- 8 IEA (2022b).
- 9 Energiateollisuus (2022).

Lähteet

Autoalan tiedotuskeskus (2021). Kooste vuoden 2020 autokaupan tilastoista. <https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/kuukausittain/2020> (haettu 21.4.2022).

Energiateollisuus (2022). Vihreällä siirtymällä irti venäläisestä energias-
ta. [https://energia.fi/energiapolitiikka/ukrainan_sota/vihrealla_siirtymal-
la_irti_venaja-riippuvuudesta](https://energia.fi/energiapolitiikka/ukrainan_sota/vihrealla_siirtymal-
la_irti_venaja-riippuvuudesta) (haettu 21.4.2022).

IEA (2022a). A 10-Point Plan to Cut Oil Use. International Energy Agency report.

IEA (2022b). Oil Market and Russian Supply. <https://www.iea.org/reports/russian-supplies-to-global-energy-markets/oil-market-and-russian-supply-2> (haettu 21.4.2022).

Kilian, L. ja Zhou, X. (2020). Gasoline Demand More Responsive to Price Changes than Economists Once Thought. Dallas Fed. <https://www.dallasfed.org/research/economics/2020/0616> (haettu 21.4.2022).

Kurronen, S. (2022). Näin viemme Putinilta öljyrahat. Eva blogi. <https://www.eva.fi/blog/2022/03/11/nain-viemme-putinilta-oljyrahat/> (haettu 7.4.2022).

Liikennevirasto (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016 – Suomalaisen liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018.

Metelinen, S. (2021). Tasa-arvoiset – Suomalaiset kokevat eriarvoisuuden vähenevän, EVA Analyysi No 91, <https://www.eva.fi/blog/2021/04/07/suomalaiset-kokevat-eriarvoisuuden-vahenevan/> (haettu 21.4.2022).

Tilastokeskus (2016). Kotitalouksien kulutustutkimus. https://tilastokeskus.fi/til/ktutk/2016/ktutk_2016_2016-11-03_tie_001_fi.html (haettu 7.4.2022).

Kirjoittaja

Sanna Kurronen on EVAn ekonomisti.

Näin kysely tehtiin

Tulokset perustuvat 2 074 henkilön antamiin vastauksiin. Tulosten virhemarginaali on kokoväestön tasolla 2–3 prosenttiyksikköä kumpaankin suuntaan. Tiedot kerättiin 4.3.–15.3.2022. Vastaajat edustavat koko maan 18–79-vuotiasta väestöä (pl. Ahvenanmaa). Aineisto on kerätty Taloustutkimus Oy:n internetpaneelissa, josta tutkimusotos on muodostettu ositetulla satunnaisotannalla. Aineisto on painotettu edustamaan väestöä iän, sukupuolen, asuinalueen, koulutuksen, ammatin tai aseman, toimialan ja puoluekannatuksen mukaan. Aineiston tilastollisen analyysin ja tulosgraafikan on tehnyt Pentti Kiljunen (Yhdyskuntatutkimus Oy). Tulokset ja niiden tarkemmat väestöryhmittäiset erittelyt löytyvät EVAn kotisivuilta. EVAn Arvo- ja asennetutkimuksia on tehty vuodesta 1984.

Elinkeinoelämän valtuuskunta EVA on elinkeinoelämän ajatuspaja, jonka tavoitteena on edistää suomalaisen yhteiskunnan pitkän aikavälin menestystä. EVA tuottaa tietoa ja uusia näkökulmia julkiseen keskusteluun.

EVA Arviot esittelevät ajankohtaisia ideoita ja keskustelunaiheita. Arvioiden kirjoittajat vastaavat esitetyistä mielipiteistä, jotka eivät välttämättä edusta EVAn kantaa.

Arviot löytyvät EVAn kotisivuilta www.eva.fi.

ISSN 2342-074X (PDF)