



TYYNE HAKKARAINEN & JENNI KOSKINEN

HELSINKILÄISTEN YMPÄRISTÖASENTEET JA YMPÄRISTÖKÄYTTÄYTYMINEN VUONNA 2011

3


TUTKIMUKSIA 2011



Helsingin kaupunki
Tietokeskus

1911
2011

HELSINGIN
KAUPUNGIN
TIETOKESKUS



TIEDUSTELUT
FÖRFÄGNINGAR
INQUIRIES

Timo Cantell p. – tel. 09-310 73362
timo.cantell@hel.fi

JULKAISIJA
UTGIVARE
PUBLISHER

Helsingin kaupungin tietokeskus
Helsingfors stads faktacentral
City of Helsinki Urban Facts

OSOITE
ADRESS
ADDRESS

PL 5500, 00099 Helsingin kaupunki
(Siltasaarenkatu 18-20 A)
PB 5500, 00099 Helsingfors stad
(Broholmmsgatan 18-20 A)
P.O.Box 5500, FI-00099 City of Helsinki
Finland (Siltasaarenkatu 18-20 A9)

PUHELIN
TELEFON
TELEPHONE
09 310 1612

INTERNET
WWW.HEL.FI/TIETOKESKUS/

TILAUKSET, JAKELU
BESTÄLLNINGAR, DISTRIBUTION
ORDERS, DISTRIBUTION
p. – tel. 09 310 36293
tietokeskus.tilaukset@hel.fi

KÄTEISMYYNТИ
DIREKTFÖRSÄLJNING
DIRECT SALES
Tietokeskuksen kirjasto
Siltasaarenkatu 18-20 A, p. 09 310 36377
Faktacentralens bibliotek
Broholmmsgatan 18-20 A, tel. 09 310 36377
City of Helsinki Urban Facts Library
Siltasaarenkatu 18-20 A, tel. +358 09 310 36377
tietokeskus.kirjasto@hel.fi

Helsingin kaupungin tietokeskus
Helsingfors stads faktacentral
City of Helsinki Urban Facts

HELSINKILÄISTEN YMPÄRISTÖASENTEET JA YMPÄRISTÖ- KÄYTTÄYTYMINEN VUONNA 2011

JENNI KOSKINEN & TYYNE HAKKARAINEN

TUTKIMUKSIA
UNDERSÖKNINGAR
RESEARCH SERIES

2011:3

KÄÄNNÖKSET
ÖVERSÄTTNING
TRANSLATIONS
Magnus Gräsbeck

KUVIOT
FIGURER
GRAPHS
Pirjo Lindfors

TAITTO
OMBRYTTNING
GENERAL LAYOUT
Pirjo Lindfors

KANSI
PÄRM
COVER
Jutta Kivilompolo
Kansikuva | Pärm bild | Cover picture
Helsingin kaupungin aineistopankki
/ Comma Image Oy & Seppo Laakso

PAINO
TRYCKERI
PRINT
Edita Prima Oy, Helsinki 2011

PAINETTU
ISSN 1455-724X
ISBN 978-952-272-105-1

VERKOSSA
ISSN 1796-7228
ISBN 978-952-272-106-8

SISÄLLYS

ESIPUHE	5
FÖRORD.....	6
PREFACE.....	7
1 Tutkimuksen tavoitteet.....	9
2 Tutkimuksen taustateoriat	10
3 Tutkimusaineisto	12
4 Ympäristön hoito ja luonnonmerkitys Helsingissä	14
5 Ympäristöasenteet	20
5.1 Ympäristönsuojelu ja muut yhteiskunnalliset tavoitteet	20
5.3 Ympäristönsuojelu ja taloudellinen kasvu.....	25
5.4 Julkisen vallan keinot vaikuttaa ympäristöasioihin	26
5.5 Ostopäätökset	28
6 Ilmastonmuutos.....	30
7 Itämeri.....	33
8 Pyöräily.....	36
9 Ympäristökäyttäytyminen	37
9.1 Asuminen	37
9.2 Liikennevälineet.....	38
10 Ulottuvuudet ympäristöajattelun taustalla	43
10.1 Abstrakti kannatus ja konkreettinen valmius.....	43
10.2 Autoilun hankaloittamisen ja konkreettisen ympäristökäyttäytymisen jakaumat.....	48
10.3 Ympäristökäyttäytymisen mittaaminen tässä kyselyssä	54
11 Vastaukset avoimeen kysymykseen.....	55
11.1 Liikennevälineet.....	56
11.2 Ympäristön laatu.....	58
11.3 Ympäristökäyttäytyminen	59
11.4 Tämän kyselyn kommentointia.....	61
12 Yhteenveto: keskeiset tulokset ja jatko	63
Kirjallisuus.....	65

ESIPUHE

Tämän kyselytutkimuksen keskeinen tulos on se, että helsinkiläiset kokevat ympäristökysymykset tärkeinä ja heidän ympäristöasenteensa vaikuttavat pääasiassa hyvin myönteisiltä. Myönteisyys ei ole uusi asia, sillä asenteet ovat olleet hyvin myönteisiä jo aiemmissa ympäristöasennetutkimuksissa vuosina 2000 ja 2005.

Eroja vastaajien välillä kuitenkin on, erityisesti sukupuolten väliset erot korostuvat. Naisten ympäristöasenteet ovat hyvin myönteisiä. Näin on havaittu jo aiemmissa tutkimuksissa.

Tutkimus osoittaa, että ympäristökäyttäytymistä mittaavat muuttujat, kuten auton omistaminen ja lentäminen, eivät ole yhteydessä ympäristöasenteisiin, vaan tuloihin. Samoin Itämeren tilan parantamiseen tähtäävää toimintaa voidaan tukea asennetasolla, mutta ympäristökäyttäytymistä ei olla yhtä valmiita muuttamaan.

Tällä kertaa tiedusteltiin ensimmäistä kertaa asenteita pyöräilyn edistämiskeinoihin. Helsingin tavoitteena on kaksinkertaistaa pyöräilyn kulkutapaosuus vuoteen 2020 mennessä sekä lisätä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettua kulkutapaosuutta kolmella prosentilla vuoteen 2012 mennessä. Pyöräilyolosuhteiden parantamista kannatettiin hyvin voimakkaasti.

Tämä tutkimus esittelee helsinkiläisten ympäristöasenteita viidettä kertaa. Tilastokeskus tutki vuosina 1989 ja 1994 ympäristöasenteita valtakunnallisesti, jolloin saatiin tietoja myös helsinkiläisten asenteista. Vuosina 2000, 2005 ja 2011 Helsingin kaupunki on tutkinut ympäristöasenteita omina tutkimuksinaan. Tutkimukset on toteutettu yhteistyössä Helsingin kaupungin tietokeskuksen ja ympäristökeskuksen kesken.

Tutkimuksessa on sekä pyritty jatkuvuuteen että huomioitu ajankohtaiset teemat. Vuoden 2011 kyselyn keskeisiä painopistealueita olivat kaupungin strategian mukaisesti tärkeät ympäristöteemat liikenne, ilmastonmuutos ja Itämeren suojeleminen.

Ympäristöasenteiden ohella kyselyssä selvitettiin ympäristökäyttäytymistä, kuten edellisilläkin kerroilla. Ympäristökäyttäytymiseen liittyvät kysymykset koskivat muun muassa asumista, työmatkaliikkumista, mökkeilyä ja vapaa-ajan lentomatkojen määrää.

Kiitos tietokeskuksen projektitutkijoille Tyyne Hakkaraiselle ja Jenni Koskiselle. Kiitos myös aiempien ympäristöasennetutkimusten tekijälle Markku Lankiselle asiantuntija-avusta. Ympäristökeskuksessa tutkimuksen suunnitteluun ja kommentointiin osallistuivat Petteri Huuska ja Markus Lukin, kiitos myös heille.

Helsingissä marraskuussa 2011

Timo Cantell
tutkimuspäällikkö
Helsingin kaupungin tietokeskus

Päivi Kippo-Edlund
ympäristötutkimuspäällikkö
Helsingin kaupungin ympäristökeskus

FÖRORD

Ett vitalt rön av denna enkät är att helsingforsbor överlag upplever miljöfrågor som viktiga och att de i huvudsak har mycket positiva miljöattityder. Detta är ingenting nytt: redan vid de tidigare miljöenkäterna 2000 och 2005 var inställningen mycket välvillig.

Men det finns skillnader svarare emellan, och i synnerhet framträder en skillnad mellan könen. Kvinnor har mycket positiva miljöattityder, vilket även det konstaterats vid de tidigare enkäterna.

Enkäten visar att de variabler som mäter miljöbeteende, såsom biläggande och resande med flyg, inte står i samband med miljöattityder utan med inkomst. Likaså kan man på attitydplanet vara redo att stöda åtgärder för att skydda Östersjön, men det egna miljöbeteende är man inte lika beredd att rucka på.

Denna gång sonderades för första gången folks inställning till olika sätt att främja cyklism. Helsingfors stad har som målsättning att till år 2020 fördubbla cykelns andel av folks resor till jobbet och att utöka den sammanlagda andelen av kollektivtrafik, gång och cykling med tre procent fram till år 2012. Förbättrad infrastruktur för cyklism fick mycket starkt stöd.

Denna enkät synar helsingforsbornas miljöattityder för femte gången. Åren 1989 och 1994 sonderade Statistikcentralen finländarnas miljöattityder, och i samma veva fick man rön om helsingforsbornas inställning. Åren 2000, 2005 och 2011 har Helsingfors stad på egen hand utrett sina invånares miljöattityder. Enkäterna har utförts i samarbete mellan Helsingfors stads faktacentral resp. miljöcentral.

Ett syfte med undersökningen har varit kontinuitet, ett annat att kunna beakta aktuella teman. Enkäten 2011 tog i synnerhet fasta på det man i stadens strategi betraktar som viktigt: trafik, miljöförändring och skydd av Östersjön.

Liksom de tidigare enkäterna sonderade även denna inte bara miljöattityder utan även miljöbeteende. De frågor som gällde miljöbeteende handlade om bl.a. boende, sättet att ta sig till jobbet, stugliv och antal fritidsresor med flyg.

Ett stort tack till Tyne Hakkarainen och Jenni Koskinen, som utfört enkäten i egenskap av projektforskare vid Faktacentralen. Tack även till Markku Lankinen, som gjort de tidigare enkäterna, för benägen experthjälp. Från stadens miljöcentrals sida deltog Petteri Huuska och Markus Lukin i enkätens planering och kommentering, och det skall även de ha tack för!

Helsingfors, november 2011
Timo Cantell
forskningschef
Helsingfors stads faktacentral

Päivi Kippo-Edlund
miljöforskningschef
Helsingfors stads miljöcentral

PREFACE

A key finding of this study is that Helsinki residents at large find environmental issues important and have very favourable environmental attitudes. This is nothing new: earlier questionnaires in 2000 and 2005 showed similar attitudes.

However, there are differences between respondents, and particularly so between sexes. Women have very positive environmental attitudes, which was also apparent at the earlier surveys.

This survey shows that those variables that measure environmental behaviour, such as owning a car or travelling by plane, do not correlate with environmental attitudes but with income. Also, in principle, people are ready to support measures to protect the Baltic Sea, but they are not as ready to change their own environmental behaviour.

In this survey people's attitudes towards various ways of promoting cycling were surveyed for the first time. The City of Helsinki has the objective (by 2020) to double the proportion of cycling in people's ways of going to work, and to increase the aggregate proportion of public transport, walking and cycling by three per cent by 2012. Improved infrastructure for cycling received massive support.

This study is the fifth time that Helsinki residents' environmental attitudes are surveyed. In 1989 and 1994, Statistics Finland surveyed environmental attitudes among Finns, and findings for Helsinki were, of course, produced too. In 2000, 2005 and 2011 the City of Helsinki surveyed its residents' environmental attitudes on its own. These surveys were conducted by the City of Helsinki Urban Facts and Environment Centre.

An objective of the surveys has been continuity, another objective to be able to respond to topical themes. The 2011 survey looked at, in particular, what the city's strategy considers important: transport, climate change and protecting the Baltic Sea.

As the earlier studies showed, the present study surveyed not only environmental attitudes but also behaviour. Those questions pertaining to environmental behaviour concerned housing, the way people go to work, summertime housing and how often people take the plane on non-professional trips.

Many thanks to Tyne Hakkarainen and Jenni Koskinen, who conducted the survey as project researchers. Thanks also to Markku Lankinen, who did the earlier studies, for valuable expertise. Petteri Huuska and Markus Lukin from the city's Environment Centre participated in the planning and commenting of the survey. We want to extend our thanks to them as well.

Helsinki, November 2011

Timo Cantell
Research Manager
City of Helsinki Urban Facts

Päivi Kippo-Edlund
Environmental Research Manager
City of Helsinki Environment Centre

1 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET

Tässä kyselytutkimuksessa selvitetään helsinkiläisten käsityksiä ympäristöasioista, ympäristön suojelun tärkeydestä ja Helsingin ympäristöasioiden hoidosta sekä tutkitaan kaupunkilaisten itse ilmoittamaa ympäristökäyttäytymistä. Lähtökohtana on klassinen vertailuasetelma, jossa tuloksia tarkastellaan paitsi ajassa myös erilaisten taustamuuttujien mukaan. Tavoitteena on selvittää, onko ympäristöasenteissa tapahtunut muutoksia ja toisaalta eroavatko asenteet esimerkiksi iän, sukupuolen tai koulutuksen mukaan. Tutkimuksessa raportoidut erot ovat tilastollisesti merkitseviä, jollei muuta mainita¹.

Helsinkiläisten ympäristöasenteita tutkitaan nyt viidettä kertaa. Vuosina 1989 ja 1994 ympäristöasenteita tutkittiin valtakunnallisesti Tilastokeskuksen toimesta ja vuosina 2000, 2005 ja 2011 Helsingin kaupungin omana tutkimuksena. Tälläkin kertaa kysely on toteutettu tiiviissä yhteistyössä Helsingin kaupungin tietokeskuksen ja ympäristökeskuksen kesken.

Vuoden 2011 tutkimuksessa kyselylomaketta (ks. liite) on muutettu melko paljon verrattuna edelliseen kertaan. Lomakkeessa on pidetty edelleen yleiset ympäristöasenteita ja Helsingin ympäristön tilaa koskevat kysymykset, joskin pientä karsintaa on tehty näissä osioissa. Edellisellä kerralla ollutta jätteiden kierrätykseen liittyvää omaa kysymyssarjaa ei tällä kertaa otettu mukaan, sillä HSY:n jätehuolto tekee nykyään vastaavia kyselyitä. Ympäristöasenteiden ohella tässä kyselyssä selvitetään myös ympäristökäyttäytymistä, kuten edellisillakin kerroilla. Ympäristökäyttäytymiseen liittyvät kysymykset koskevat muun muassa asumista, työmatkaliikkumista, mökkeilyä ja vapaa-ajan lentomatkojen määrää.

Uusina aihealueina ovat ilmastonmuutosta, Itämeren tilaa ja pyöräilyä koskevat kysymykset, joita Helsingin kaupungin ympäristökeskus toivoi tutkimukseen lisättäväksi. Esimerkiksi pyöräily on nyt laajemmin mukana, koska tutkimuksessa pyritään selvittämään helsinkiläisten mielipiteet suunnitteilla oleviin pyöräilyn edistämistoimiin.

Tutkimus liittyy keskusteluun ympäristömyönteisen ajattelun lisääntymisestä. Edustavaan otokseen kohdistuvalla kyselyllä voidaan tutkia, ovatko myös helsinkiläisten asenteet pääasiassa myönteisiä ympäristönsuojelua kohtaan. Muutosta asenteissa on myös mahdollista tutkia siltä osin, kun tutkimus on vertailukelpoinen aiempien ympäristöasennetutkimusten kanssa.

Lisäksi tutkimuksen taustalla vaikuttaa aiempi tutkimus ympäristöasenteiden ja ympäristökäyttäytymisen välisestä löyhästä yhteydestä. Siksi menetelmänä on asenteiden ristiintaulukointi ympäristökäyttäytymistä mittaavien taustamuuttujien, kuten auton tai vapaa-ajan-asunnon omistamisen kanssa. Tutkimuksessa erityiseen tarkasteluun otetaan myös kysymykset moottoriajoneuvojen haittojen vähentämisestä ja toimenpiteistä, joita vastaaja itse tekee Itämeren suojelemiseksi. Näiden kysymysten taustalta voidaan nimittäin löytää ympäristöasenteisiin ja toisaalta ympäristökäyttäytymiseen liittyviä ulottuvuuksia faktorianalyysin menetelmin.

¹ Tilastollisesti merkitsevinä pidetään tässä tutkimuksessa niitä otoksessa nähtäviä eroja, jotka toteutuvat myös perusjoukossa vähintään 95 prosentin todennäköisyydellä. P-arvon tulee siis olla alle 0,05.

2 TUTKIMUKSEN TAUSTATEORIAM

Yhteiskuntatieteilijät ovat paikantaneet viime vuosikymmenille kehitystä kohti ympäristömyönteisempää ajattelua. Tutkimuksen kohteena on ollut esimerkiksi uusi ekologinen paradigma (Dunlap & Van Liere 1978; Dunlap et al. 2000) tai ympäristönsuojeluuutena aatteena ja sosiaalisena liikkeenä (Mertig & Dunlap 2001). Antti Kouvon mukaan voidaan puhua arvomuutoksesta, jota kuvaavat kansalaisten vihertyneet asenteet. Kouvo esittää, että kansainväliset tutkimukset kertovat ympäristöhuolen yleisyydestä ja sen laajasta leviämisestä eri yhteiskuntaluokkiin. Kouvon mukaan useat asennetutkimukset ovat osoittaneet, että enemmistö suomalaisistakin kokee suurta huolta ympäristön tilasta. (Kouvo 2003, 297–312.) Myös helsinkiläisten ympäristöasenteita vuonna 2005 kartoittaneessa tutkimuksessa voitiin todeta, että asenteet ympäristönsuojelua kohtaan olivat voittopuolisesti myönteisiä (Lankinen 2005, 44).

Aikaisempi tutkimus on kuitenkin myös osoittanut, ettei ympäristöasenteilla ja ympäristökäyttäytymisellä ole kovin vahvaa yhteyttä. Esimerkiksi Liisa Uusitalo esittää, että ”yhteenvetona eri tutkimuksista voi sanoa, että yleiset ympäristöasenteet ovat yhteydessä ympäristömyönteiseen käyttäytymiseen, mutta vaikutus ei ole kovin vahva” (Uusitalo 1997, 23). Uusitalon mukaan esimerkiksi tuotteiden ja kulutuksen ympäristövaikutuksista ollaan toki yhä enemmän kiinnostuneita, mutta kuluttajan on vaikeaa arvioida oman käyttäytymisensä vaikutusta ympäristön tilaan. Tämä johtuu ennen kaikkea siitä, että vaikutus riippuu myös monien muiden ihmisten käytöksestä, jota ei ole helppoa ennustaa.

Uusitalon mukaan muut toimijat voivat vaikuttaa kuluttajan ympäristökäyttäytymiseen luomalla painetta toimia sosiaalisten normien mukaan. Toisaalta kuluttaja joutuu arvioimaan hyötynäkökulmasta, noudattavatko myös muut toimijat samaa osallistuvaa käyttäytymismallia, eli kannattaako yhteisen hyvän ympäristön luomiseen osallistua. Uusitalo väittää, että usein henkilökohtainen hyöty ja yhteisön paras näyttävät olevan keskenään ristiriidassa. Esimerkiksi kun toimija valitsee, kulkeeko hän töihin omalla autolla vai julkisella kulkuneuvolla, hän vertailee henkilökohtaisia hyötyjä ja sosiaalisia hyötyjä keskenään. Toimija saattaa laskea henkilökohtaisiin hyötyihin muun muassa oman auton mukavuuden ja sosiaalisiin hyötyihin esimerkiksi ilman laadun ja ruuhkien vähentämisen. (Uusitalo 1997 19–23.)

Myös helsinkiläisten ympäristöasenteita vuonna 2005 selvittäneessä tutkimuksessa nähtiin, että vaikka asenteet ympäristönsuojelua kohtaan ovat hyvin myönteisiä, itse ilmoitetussa ympäristökäyttäytymisessä on enemmän vaihtelua (Lankinen 2005, 44). Asenteiden ja käyttäytymisen ristiriitaisuus korostuu tutkimuksen mukaan naisilla. Esimerkiksi kierrätystoiminta on kummallakin sukupuolella keskimääräistä, vaikka naisten ympäristöasenteet ovat huomattavasti myönteisemmät kuin miesten. (Emt., 50–53.)

Yksi tulkinta ympäristöasenteiden ja ympäristökäyttäytymisen väliselle ristiriidalle on se, että käyttäytymistä voivat motivoida hyvin monenlaiset symboliset arvot, joita toimija ei välttämättä osaa sanallistaa. Esimerkiksi Mimi Sheller ja John Urry (2000) esittävät, että autoilun meriittinä voidaan pitää mahdollisuutta liikua julkisessa ti-

lassa puolijulkisesti, yksityisen kulkuneuvon verhoamana. Lisäksi auton omistamista saatetaan pitää merkinä korkeasta statuksesta. Myös suomalaisen autoilun historiaa läpikäyvä Timo Kalanti väittää, että joillekin ihmisille autot ovat kodin jatkeita. Kalantin mukaan autoiluun liittyy hallinnan tunne, jota kuvaa muun muassa riippumattomuus muiden luomista aikatauluista. (Kalanti 2001.) Toisaalta esimerkiksi Lauri Virrankoski esittää, että auton asema muun muassa statussymbolina saattaa olla heikentyneessä (Virrankoski 2001, 260).

3 TUTKIMUSAINEISTO

Kyselylomake postitettiin 2 500 helsinkiläiselle helmi—maaliskuussa 2011. Otos tehtiin satunnaisotantana 18–74-vuotiaista, joilla on vakinainen osoite Helsingissä. Kyselylomake lähetettiin suomen- tai ruotsinkielisenä vastaajan äidinkielen mukaan. Muut kuin suomen- tai ruotsinkieliset saivat lomakkeen suomeksi. Lomake lähetettiin uudestaan niille, jotka eivät olleet viimeiseen vastauspäivään mennessä palauttaneet sitä, eli tehtiin niin sanottu karhukierros². Vastauksia palautui yhteensä 1 017. Kun otetaan huomioon väärän tai tuntemattoman osoitteen vuoksi palautuneet 37 lomaketta, saadaan vastausprosentiksi 41. Tämä on selvästi vähemmän kuin vuonna 2005, jolloin vastaava kysely tehtiin viimeksi. Tuolloin vastausprosentti oli 63. Yksi mahdollinen syy vastaajamäärän romahtamiseen on se, että kyselylomake oli tällä kertaa selvästi pidempi kuin aikaisemmillä kerroilla.

Kun vuonna 2005 kysymyksiä oli 23, vuoden 2011 kyselyssä kysymyksiä oli kaikkiaan 36. Toisaalta vastaajamäärät ovat 2000-luvulla muissakin kyselytutkimuksissa laskeneet. Esimerkiksi helsinkiläisille säännöllisesti tehtävässä kaupunkipalvelukyselyssä vastauksia saatiin vuonna 2008 aiempaa selvästi vähemmän, vaikka lomaketta lyhennettiin ja kyselyyn oli mahdollista vastata sähköisesti (Keskinen 2009, 4–5).

Internetin kautta vastasi 126 henkilöä, mikä on 12 prosenttia kaikista kyselyyn vastanneista³. Sähköisen lomakkeen valitsi 65 miestä ja 61 naista, eli sukupuolen mukaan selvää eroa ei ollut. Sen sijaan iällä oli yhteys internetissä vastaamiseen, sillä 18–44-vuotiaista noin viidennes (22 %) on vastannut kyselyyn sähköisesti, kun taas tätä vanhemmissa, eli 45–74-vuotiaissa, internetissä vastanneiden osuus on 5 prosenttia. Erityisesti kaikkein nuorimmat vastaajat, eli 18–24-vuotiaat, suosivat internetissä vastaamista, sillä heistä neljäsosa (25 %) on vastannut sähköisellä lomakkeella kyselyyn. Voidaan ajatella, että sähköisen lomakkeen avulla saatiin enemmän vastauksia otoksen nuorimmilta ikäryhmiltä, joiden edustavuus on kyselyissä usein huonompi.

Aineistossa ovat yliedustettuina naiset ja vanhemmat ikäryhmät. Perusjoukosta, eli 18–74-vuotiaista helsinkiläisistä 54 prosenttia on naisia ja 46 prosenttia on miehiä. Kyselyyn vastanneista naisia on 58 prosenttia ja miehiä 42 prosenttia. Perusjoukon ja aineiston ikäryhmittäinen vertailu on esitetty taulukossa 1. Siitä voidaan nähdä, että 18–44-vuotiaat ovat aineistossa aliedustettuina ja 45–74-vuotiaat yliedustettuina. Varovaisia yleistyksiä perusjoukkoon voidaan kuitenkin tehdä, sillä aineisto ei ole merkityksellisesti vinoutunut.

² Aineistonkeruussa käytetty ns. karhukierros osoittautui tässä kyselyssä erittäin hyödylliseksi. Kaikista saapuneista vastauksista 60 prosenttia saapui ensimmäisen kierroksen jälkeen ja 40 prosenttia toisen kierroksen jälkeen.

³ Vastaajille annettiin mahdollisuus osallistua kyselyyn vaihtoehtoisesti internetin kautta. Kyselylomakkeen mukana olleessa saatekirjeessä oli jokaiselle oma kirjautumistunnus sähköiseen lomakkeeseen, johon pääsi Helsingin kaupungin tietokeskuksen verkkosivujen etusivulta. Henkilökohtaisen vastauskoodin avulla saatiin estettyä se, että otokseen kuulumattomat henkilöt eivät päässeet kirjautumaan sähköiseen lomakkeeseen. Tällä tavoin saatiin pidettyä otos satunnaisotoksena helsinkiläisistä.

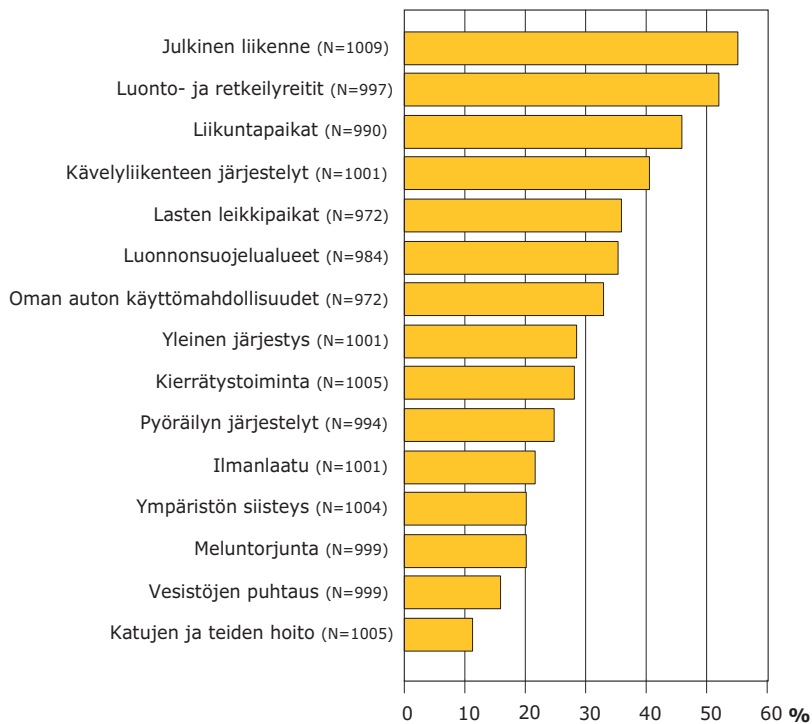
Taulukko 1. Perusjoukon ja aineiston vertailu iän mukaan.

Ikäryhmät	Perusjoukko	Aineisto
	%	
18–24	13	9
25–34	24	20
35–44	18	15
45–54	18	19
55–64	17	22
65–74	11	15
Yhteensä	100	100

4 YMPÄRISTÖN HOITO JA LUONNON MERKITYS HELSINGISSÄ

Helsingin ympäristön tilaa koskevia kysymyksiä on lomakkeessa kolme. Ensimmäisessä niistä vastaajia pyydetään arvioimaan sitä, miten hyvin Helsinki on onnistunut hoitamaan kaupungille kuuluvia yleisiä ympäristöön liittyviä tehtäviä, joita on mainittu yhteensä 15. Taulukkoon 2 on koottu nämä tehtävät ja vastausten jakauma. Kuviossa 1 on esitetty hyvin-vastausten jakaumat. Tyytyväisimpiä vastaajat ovat julkisen liikenteen hoitamiseen. Yli puolet vastaajista (55 %) on sitä mieltä, että Helsinki on onnistunut julkisen liikenteen järjestelyissä hyvin. Muita tehtäviä, joissa Helsinki on vastaajien mielestä onnistunut hyvin, ovat luonto- ja retkeilyreitit, liikuntapaikat sekä kävelyliikenteen järjestelyt. Selvästi huonommin on onnistuttu oman auton käyttömahdollisuuksissa, katujen ja teiden hoidossa, pyöräilyn järjestelyissä, vesistöjen puhautuksessa ja meluntorjunnassa. Kaikkien mainittujen tehtävien keskiarvoja tarkasteltaessa havaitaan, että reilusti yli puolet (56 %) on sitä mieltä, että kaupunki on onnistunut tehtävien hoidossa kohtalaisesti.

Kuvio 1. Miten Helsinki on mielestänne onnistunut seuraavien asioiden hoitamisessa? Hyvin-vastausten osuus (%).



Taulukko 2. Miten Helsinki on mielestänne onnistunut seuraavien tehtävien hoitamisessa? Vastausjakaumat (%).

	Hyvin	Kohtalaisesti	Huonosti	Yhteensä
	%			
Julkinen liikenne (N=1009)	55	41	4	100
Liikuntapaikat (N=990)	46	51	3	100
Yleinen järjestys (N=1001)	29	61	10	100
Luonto- ja retkeilyreitit (N=997)	52	45	3	100
Oman auton käyttömahdollisuudet (N=972)	33	53	14	100
Katujen ja teiden hoito (N=1005)	11	54	35	100
Kävelyliikenteen järjestelyt (N=1001)	41	51	9	100
Pyöräilyn järjestelyt (N=994)	25	53	22	100
Kierrätystoiminta (N=1005)	28	56	16	100
Ympäristön siisteys (N=1004)	20	63	16	100
Luonnonsuojelualueet (N=984)	36	57	8	100
Lasten leikkipaikat (N=972)	36	58	6	100
Ilmanlaatu (N=1001)	22	67	11	100
Vesistöjen puhtaus (N=999)	16	66	18	100
Meluntorjunta (N=999)	20	63	16	100
Kaikki	31	56	13	100

Sukupuolen mukaista eroa siinä, kuinka Helsingin koetaan onnistuneen yleisten tehtävien hoidossa, ei joko ole tai erot ovat hyvin pieniä. Tilastollisesti merkitsevää on se, että naiset pitävät oman auton käyttömahdollisuuksia ja miehet vesistöjen laatua paremmin onnistuneina. Muita yleistyksiä perusjoukkoon ei voida tehdä.

Tyytyväisyyttä kaupungin yleisten ympäristöön liittyvien tehtävien hoitoon voidaan tarkastella myös muiden taustamuuttujien mukaan. Autollisten ja autottomien välillä on eroja suhtautumisessa katujen ja teiden hoitoon sekä pyöräilyn järjestelyihin. Vastaaajat, joiden kotitalouden käytössä on auto, ovat harvemmin tyytyväisiä katujen ja teiden hoitoon. Autollisista kymmenesosa (9 %) pitää onnistumista katujen ja teiden hoidossa hyvänä ja selvästi alle puolet (40 %) huonona. Autottomista kuudesosa (16 %) taas pitää katujen ja teiden hoidossa onnistumista hyvänä ja reilu neljäsosa (27 %) huonona. Toinen yleinen tehtävä, jossa auton omistajien ja autottomien näkemykset eroavat, on pyöräilyn järjestelyt, jota autoilijat pitävät paremmin onnistuneena. Pyöräilyn järjestelyitä pitää hyvinä viidesosa (19 %) autottomista ja reilu neljäsosa (28 %) auton omistavista. Huonoina pyöräilyn järjestelyjä Helsingissä pitää yli neljäsosa (27 %) autottomista ja viidesosa (19 %) auton omistajista. Muita tilastollisesti merkitseviä eroja auton omistamisen mukaan ei löydetä. Otoksesta voidaan kuitenkin sanoa, että autottomat vastaajat ovat muita useammin sitä mieltä, että Helsinki on onnistunut hyvin

julkisen liikenteen hoitamisessa. Autottomista vastaajista selvästi yli puolet (60 %) on tätä mieltä, kun auton omistajista noin puolet (53 %) pitää julkisen liikenteen järjestelyjä hyvinä. Tämä mielipide ei ole välttämättä seurausta auton omistamisesta, vaan käsitys on saattanut vaikuttaa itse auton hankintaan.

Myös iän mukaisia eroja tyytyväisyydessä havaitaan. Nuoremmat ikäryhmät pitävät vanhempia ikäryhmiä useammin hyvinä yleistä järjestystä, katujen ja teiden hoitoa, kävelyliikenteen järjestelyjä, ympäristön siisteyttä, ilmanlaatua sekä meluntorjuntaa. Muita yleistyksiä perusjoukkoon ei voida tehdä. Otoksen perusteella vaikuttaa kuitenkin siltä, että vanhemmat ikäryhmät arvioivat nuorempia useammin Helsingin kaupungin onnistuneen hyvin luonto- ja retkeilyreittien hoidossa. Muiden tehtävien kohdalla ei ole eroja iän perusteella.

Asuinpaikalla ei ole yhteyttä siihen, miten vastaajat arvioivat Helsingin onnistuneen yleisten tehtävien hoidossa. Ainoastaan pyöräilyn järjestelyissä pieniä eroja tulee näkyviin. Kantakaupungissa asuvista vajaa kolmasosa (31 %) arvioi pyöräilyn järjestelyjen onnistuneen huonosti, kun kerrostalovaltaisella esikaupunkialueella näin ajattelee viidesosa (19 %) ja pientalovaltaisella esikaupunkialueella asuvista kuudesosa (16 %). Tämä on sinänsä ymmärrettävä ero, koska Helsingin kantakaupungissa pyöräilymahdollisuudet ovat selvästi heikommät kuin muualla kaupungissa ja voidaan olettaa, että kantakaupungissa asuvat myös pyöräilevät siellä useammin.

Toisessa Helsingin ympäristön tilaan liittyvässä kysymyksessä tiedustellaan, miten tärkeitä eri tekijät ovat vastaajille, kun he liikkuvat luonnossa. Kysymyksessä on 11 kohtaa, joita arvioidaan asteikolla tärkeä, en osaa sanoa ja ei tärkeä. Vastausjakauma on koottu taulukkoon 3. Siitä havaitaan, että kaikki kysytyt luontoon liittyvät ulottuvuudet ovat vastaajille tärkeitä. Erityisen tärkeiksi koetaan luonnon kauneudesta ja luontoelämyksistä nauttiminen, luonnon äänien kokeminen, raittiin ilman saaminen, liikunta yleensä ja mielekkään vapaa-ajan viettäminen, joita kaikkia vähintään neljä viidesosaa (80 %) pitää tärkeinä. Vähiten tärkeiksi koetaan omissa rauhassa yksin oleminen, luonnon tapahtumien tarkkailu ja luontoon tutustuminen yhdessä lasten kanssa.

Taulukko 3. Miten tärkeitä seuraavat asiat ovat teille liikkuessanne Helsingin luonnossa? Vastausjakaumat (%).

	Tärkeä	En osaa sanoa	Ei tärkeä	Yhteensä
	%			
Luonnon kauneudesta ja luontoelämyksistä nauttiminen (N=1009)	93	5	2	100
Luonnon äänien kokeminen (N=1008)	80	13	7	100
Omassa rauhassa yksin oleminen (N=1008)	63	18	20	100
Luonnon tapahtumien tarkkailu (N=1002)	70	18	12	100
Raittiin ilman saaminen (N=1011)	96	3	1	100
Liikunta yleensä (N=1010)	87	9	4	100
Mielekkään vapaa-ajan viettäminen (N=1010)	87	9	4	100
Arkipäivän rutiineista irtautuminen (N=1007)	80	12	8	100
Perheen tai ystävien kanssa yhdessä oleminen (N=1007)	79	13	8	100
Luontoon tutustuminen yhdessä lasten kanssa (N=997)	56	24	20	100
Meluton ympäristö (N=1006)	79	13	8	100
Kaikki	79	12	9	100

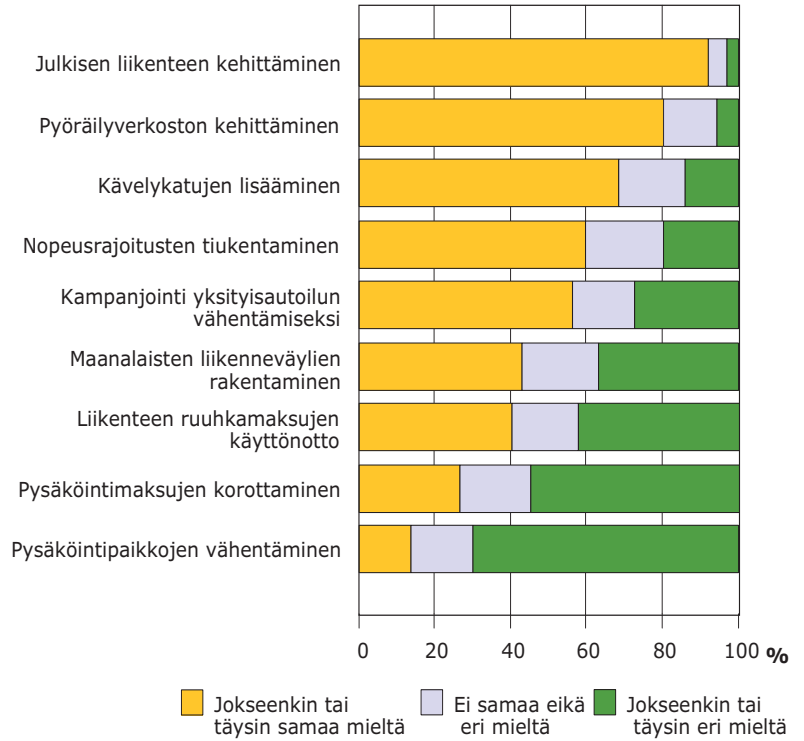
Taulukkoon 4 on koottu aikasarjaksi Helsingin luonnossa liikkumisesta kysytyt seikat ja niitä tärkeänä pitävien osuudet vuosina 2000, 2005 ja 2011. Taulukosta voidaan havaita, että suuria muutoksia ei ole tapahtunut luontoon liittyvien asioiden tärkeydessä. Ainoastaan luonnon äänien kokemisen tärkeys on laskenut reilussa kymmenessä vuodessa noin kymmenen prosenttiyksikköä.

Taulukko 4. Miten tärkeitä seuraavat asiat ovat teille liikkuessanne Helsingin luonnossa? Tärkeänä pitävien osuus vuosina 2000, 2005 ja 2011 (%).

	2000	2005	2011
	%		
Luonnon kauneudesta ja luontoelämyksistä nauttaminen	88	93	93
Luonnon äänien kokeminen	91	83	80
Omassa rauhassa yksin oleminen	58	57	63
Luonnon tapahtumien tarkkailu	73	77	70
Raittiin ilman saaminen	93	98	96
Liikunta yleensä	86	92	87
Mielekkään vapaa-ajan viettäminen	92	86	87
Arkipäivän rutiineista irtautuminen	73	78	80
Perheen tai ystävien kanssa yhdessä oleminen	73	75	79
Luontoon tutustuminen yhdessä lasten kanssa	59	58	56
Meluton ympäristö	–	–	79

Kolmannessa ympäristön tilaan liittyvässä kysymyksessä tiedustellaan vastaajien näkemyksiä toimenpiteistä, joilla voitaisiin vähentää moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamia haittoja Helsingissä. Kuviossa 2 on esitetty vastausjakaumat näihin toimenpiteisiin. Kannatetuimpia keinoja ovat julkisen liikenteen ja toisaalta pyöräilyverkon kehittäminen. Vähiten vastaajat innostuvat pysäköintimaksujen korottamisesta ja pysäköintipaikkojen määrän vähentämisestä. Lähes yhtä suuri osuus vastaajista kannattaa kuin vastustaa liikenteen ruuhkamaksuja. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että helsinkiläiset suosivat keinoja, joilla autoilun vaihtoehtoja (julkinen liikenne, pyöräily) kehitetään, mutta eivät kannata autoilun hankaloittamista uusilla tai korkeammilla maksuilla tai pysäköimisen hankaloittamisella. Tähän teemaan palataan myöhemmin tässä tutkimuksessa.

Kuvio 2. Julkisessa keskustelussa on esitetty keinoja moottoriajoneuvoliikenteen haittojen vähentämiseksi Helsingissä. Mitä mieltä olette seuraavista toimenpiteistä?(%).



5 YMPÄRISTÖASENTEET

5.1 Ympäristönsuojelu ja muut yhteiskunnalliset tavoitteet

Helsinkiläisten ympäristöasenteita selvitetään kyselyssä viidellä kysymyksellä. Niistä ensimmäisessä mainitaan neljä yhteiskunnallista tavoitetta, joiden tärkeydestä Suomessa keskustellaan. Vastaajien näkemykset näiden yhteiskunnallisten tavoitteiden tärkeydestä on koottu taulukkoon 5 ja kuvioon 3, josta näkee jokseenkin tai täysin samaa mieltä tavoitteiden tärkeydestä olevien osuudet. Mainituista yhteiskunnallisista tavoitteista eniten kannatusta saa työttömyyden vähentäminen. 98 prosenttia vastaajista on jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä, että työttömyyden vähentäminen on tärkeää. Lähes yhtä suuri osa pitää ympäristönsuojelua tärkeänä, sillä 97 prosenttia oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä väitteen ympäristönsuojelu on mielestäni tärkeää kanssa. Kulutuserojen tasoittamista pieni- ja suurituloisten välillä ei pidetä yhtä tärkeänä, joskin vajaa kaksi kolmasosaa (63 %) on jokseenkin tai täysin samaa mieltä sen tärkeydestä.

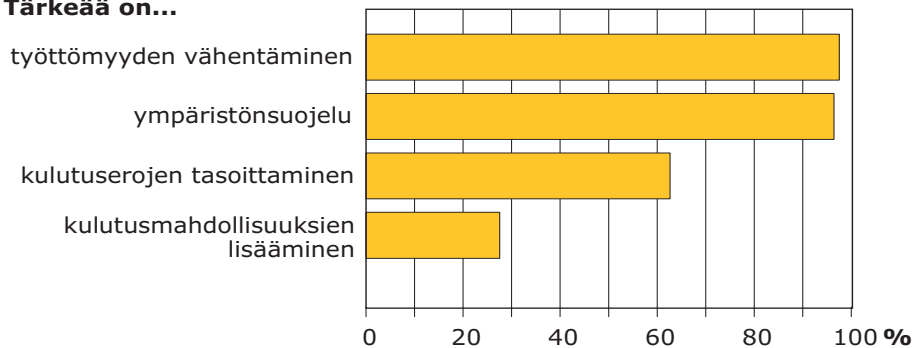
Neljästä mainitusta yhteiskunnallisesta tavoitteesta kansalaisten kulutusmahdollisuuksien lisääminen poikkeaa muista kolmesta, sillä lähes puolet (47 %) on jokseenkin tai täysin eri mieltä sen tärkeydestä. Kyselyn avoimista vastauksista käy kuitenkin ilmi, että tavoite on tulkittu hyvin erilaisin tavoin. Epäselvää vastaajille on, viittaako kulutusmahdollisuuksien lisääminen esimerkiksi kokonaiskulutuksen kasvattamiseen vai vaikkapa erilaisten tuotteiden, kuten luomuruoan tai toisaalta luksustuotteiden, saatavuuden lisäämiseen.

Taulukko 5. Ympäristönsuojelu muiden yhteiskunnallisten tavoitteiden joukossa, vastausjakaumat (%).

	Jokseenkin tai täysin samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin tai täysin eri mieltä	Yhteensä
	%			
Kansalaisten kulutusmahdollisuuksien lisääminen on mielestäni tärkeää (N=1007)	28	26	47	100
Kulutuserojen tasoittaminen pieni- ja suurituloisten välillä on mielestäni tärkeää (N=1004)	63	19	19	100
Ympäristönsuojelu on mielestäni tärkeää (N=1002)	97	3	1	100
Työttömyyden vähentäminen on mielestäni tärkeää (N=1001)	98	2	1	100

Kuvio 3. Ympäristönsuojelu muiden yhteiskunnallisten tavoitteiden joukossa. Jokseenkin tai täysin samaa mieltä olevien osuus (%).

Tärkeää on...



Seuraavaksi tarkastellaan edellä mainittuja neljää yhteiskunnallista tavoitetta eri taustamuuttujien mukaan. Sukupuolen mukaiset erot ovat hyvin pieniä, tosin kansalaisten kulutusmahdollisuuksien lisäämiseen liittyen tulokset eivät ole tilastollisesti merkitseviä. Ainoastaan kulutuserojen tasoittaminen on naisten mielestä hieman tärkeämpää kuin miesten mielestä: kaksi kolmasosaa (66 %) naisista ja selvästi yli puolet (58 %) miehistä on jokseenkin tai täysin samaa mieltä sen väitteen kanssa, että kulutuserojen tasoittaminen pieni- ja suurituloisten välillä on mielestäni tärkeää.

Iän yhteys yhteiskunnallisten tavoitteiden kannatuksen kanssa ei myöskään näy aineistossa. Yhteiskunnallisten tavoitteiden ristiintaulukointi iän mukaan ei kuitenkaan anna tilastollisesti merkitseviä tuloksia. Kyselyn vastaajista voidaan silti sanoa,

että ympäristönsuojelun tärkeydestä on jokseenkin tai täysin samaa mieltä yli 95 prosenttia kaikista ikäryhmistä. Otoksen mukaan myöskään tuloilla ei ole yhteyttä ympäristönsuojelun kannatukseen. Sen sijaan pieniä tilastollisesti merkitseviä eroja on siinä, kuinka kannatettavina kulutusmahdollisuuksien lisäämistä ja kulutuserojen tasoittamista pidetään. Kansalaisten kulutusmahdollisuuksien lisäämisen tärkeydestä ovat useimmin jokseenkin tai täysin samaa mieltä alle 1 000 euroa kuukaudessa ansaitsevat ja 4 000 euroa tai enemmän ansaitsevat. Eniten tässä kohdassa on jokseenkin tai täysin eri mieltä olevia 2 000–3 999 euroa ansaitsevien vastaajien ryhmässä. Kulutuserojen tasoittamista kannattavat taas enemmän pieni- ja keskituloiset, kun 4 000 euroa tai enemmän ansaitsevat kannattavat kulutuserojen tasaamista hieman harvemmin. On kuitenkin huomattava, että suurituloisimmistakin lähes puolet (46 %) on jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä, että kulutuserojen tasoittaminen pieni- ja suurituloisten välillä on tärkeää. On tietysti todennäköistä, että osa vastaajista tarkoittaa kulutuserojen tasoittamisella kokonaiskulutuksen kasvattamista eikä esimerkiksi oman kulutustasonsa laskemista.

Asuinpaikka ei ole yhteydessä ympäristönsuojelun kannatukseen. Sen sijaan kulutuserojen tasoittamisen kanssa asuinpaikalla on tilastollisesti merkitsevä riippuvuussuhde. Kerrostalovaltaisella esikaupunkialueella asuvat ovat vastanneet muita useammin olevansa jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä, että kulutuserojen tasoittaminen pieni- ja suurituloisten välillä on tärkeää. Sen sijaan asunnon hallintasuhteen mukaan ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja. Otoksessa on kuitenkin niin, että vuokra-asunnoissa asuvat ovat vastanneet useammin olevansa jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä, että kulutuserojen tasoittaminen pieni- ja suurituloisten välillä on tärkeää. Yhteiskunnallisten tavoitteiden tärkeänä pitämisessä ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja myöskään kotitalouden henkilömäärän mukaan. Kotitalouden henkilömäärällä ei vaikuta olevan yhteyttä ympäristönsuojelun kannattamiseen, mutta vastaajista kulutuserojen tasoittamista sen sijaan pitää tärkeänä useammin yhden henkilön kotitaloudet kuin muut.

Yhteiskunnallisten tavoitteiden tärkeänä pitämisen vertaamista aiempiin ympäristöasennetutkimuksiin vaikeuttaa se, että tällä kertaa vastausasteikkoa muutettiin. Edellisellä kerralla vuonna 2005 vastaavassa kyselyssä yhteiskunnallisten tavoitteiden tärkeydestä kysyttäessä vastausvaihtoehdot olivat erittäin tärkeä, tärkeä ja ei lainkaan tärkeä. Vastausasteikko muutettiin siksi, että edellä mainittu asteikko on epäsymmetrinen. Vertailua voidaan kuitenkin tehdä joltain osin. Vuonna 2000 ympäristönsuojelua pidettiin tärkeimpänä ja työttömyyden vähentämistä toiseksi tärkeimpänä yhteiskunnallisena tavoitteena. Vuonna 2005 nämä tavoitteet vaihtoivat paikkaa ja työttömyyden vähentäminen tuli tärkeimmäksi yhteiskunnalliseksi kysymykseksi (ks. taulukko 6). Tämä järjestys säilyy vuoden 2011 vastauksissa. Ympäristönsuojelu ja työttömyyden vähentäminen koetaan kuitenkin molemmat erittäin tärkeiksi, sillä kaikkina kolmena vuonna vähintään 97 prosenttia on pitänyt näitä tavoitteita tärkeinä tai erittäin tärkeinä (aiemmat kyselyt) tai vastanneet olevansa jokseenkin tai täysin samaa mieltä väitteestä ympäristönsuojelu on mielestäni tärkeää (vuoden 2011 kysely).

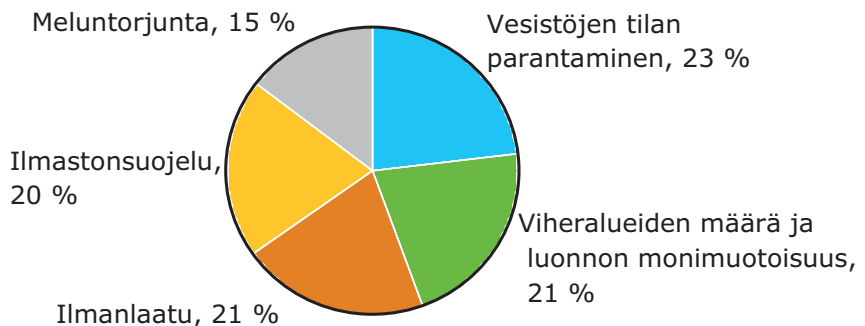
Taulukko 6. Ympäristönsuojelu muiden yhteiskunnallisten tavoitteiden joukossa vuosina 2000 ja 2005. Erittäin tärkeänä tai tärkeänä pitävien osuus (%).

	2000 (N=1088)	2005 (N=1438)
	%	
Kansalaisten kulutusmahdollisuuksien lisääminen	51	48
Kulutuserojen tasoittaminen vähäosais- ten ja rikkaiden välillä	86	85
Ympäristönsuojelu	99	99
Työttömyyden vähentäminen	98	99

5.2 Ympäristönsuojelun määrärahat

Toisessa ympäristöasenteisiin liittyvässä kysymyksessä vastaajia pyydetään jakamaan prosenttiosuuksina Helsingin ympäristönsuojelun määrärahat niin, että yhteensä 100 prosenttia rahoista tulee käytetyksi. Kuten kuviosta 4 voidaan nähdä, vastaajien antamat määrärahaosuudet eri ympäristönsuojelun osa-alueille ovat melko tasaiset. Eniten rahaa vastaajat antaisivat kuitenkin vesistöjen tilan parantamiseen, joka saa keskimäärin neljäsosan (24 %) Helsingin ympäristönsuojelun määrärahoista. Lähes tasoissa ovat keskenään viheralueiden määrä ja luonnon monimuotoisuus, ilmanlaatu sekä ilmastonuojelu, joihin kaikkiin annettaisiin noin viidennes määrärahoista. Jonkin verran vähemmän määrärahoja jää meluntorjuntaan, joka saa keskimäärin seitsemäsosan (15 %) määrärahoista. Kysymyksen vaikeudesta kertoo se, että jopa 7 prosenttia aineiston vastaajista on jättänyt vastaamatta tähän kysymykseen, kun muissa ympäristöasenteita tutkivissa kysymyksissä osittaiskato oli enimmillään kolmen prosentin luokkaa. Hankaluudesta kertoo myös se, että osuuksien summa ylittää 100 prosenttia eivätkä kaikki vastaajat ole siis osanneet tai välittäneet tehdä pyydettyä jakolaskua.

Kuvio 4. Miten jakaisitte Helsingin ympäristönsuojelun määrärahat seuraavien asioiden kesken prosenttiosuuksina?



Kun verrataan vastauksia vuoden 2005 vastauksiin, havaitaan, että vesistöjen tilan parantaminen oli tuolloinkin se osa-alue, jolle annettiin eniten määrärahoja. Vesistöjen tilaan käytettävien määrärahojen osuuden keskiarvo on kuitenkin laskenut 2 prosenttiyksikköä, eli siihen käytettävä osuus määrärahoista on hieman vähentynyt. Yhteistä vuosien 2005 ja 2011 tuloksissa on myös se, että meluntorjunta oli molempina vuosina se osa-alue, jolle annettiin pienin osuus määrärahoista.

Vertailua aiempaan vastaavaan tutkimukseen vaikeuttaa se, että vuonna 2005 viheralueiden määrä ja luonnon monimuotoisuus olivat omina kohtinaan, kun taas vuonna 2011 nämä yhdistettiin yhdeksi kohdaksi. Taulukossa 7 vuoden 2005 osalta otettiin huomioon näiden kohtien keskiarvo. Vuoden 2011 vastausten osalta analyysiä hankaloittaa se, että viheralueiden määrä ja luonnon monimuotoisuus ovat kaksi eri asiaa, joten ei voida tarkasti tietää, kumpaa vastaajat ovat ajatelleet määrärahaa jakaessaan.

Taulukko 7. Miten jakaisitte Helsingin ympäristönsuojelun määrärahat seuraavien asioiden kesken? Vastausten keskiarvo vuosina 2005 ja 2011.

	2011 (N=944-965)	2005
	Keskiarvo	
Vesistöjen tilan parantaminen	24	26,00
Meluntorjunta	15	14,00
Ilmanlaatu	22	23,00
Viheralueiden määrä ja luonnon monimuotoisuus*	22	**18,75
Ilmastonuojelu***	21	–
Yhteensä	102	

* Vuonna 2005 nämä kysyttiin erikseen, oli siis kohdat "viheralueiden määrä", jolle annettiin keskimäärin 21,5 prosenttia määrärahoista ja "luonnon monimuotoisuus", jolle annettiin 16,0 prosenttia määrärahoista

** Ilmoitettu luku on viheralueiden ja luonnon monimuotoisuuden saamien prosenttiosuuskien keskiarvo

*** Tätä kohtaa ei ollut lainkaan vuoden 2005 kyselyssä

Ympäristönsuojelun määrärahojen keskiarvoissa ei ole eroja taustamuuttujien suhteen. Kaikissa ryhmissä ympäristönsuojelun osa-alueille annettujen määrärahojen keskiarvo on lähes sama. Näin oli myös vuoden 2005 ympäristöasennetutkimuksessa.

5.3 Ympäristönsuojelu ja taloudellinen kasvu

Kolmannessa ympäristöasenteita kartoittavassa kysymyksessä tutkitaan vastaajien näkemyksiä ympäristönsuojelun ja taloudellisen kasvun välisistä yhteyksistä. Vastaajia pyydetään valitsemaan neljästä väitteestä parhaiten omaa käsitystään vastaava vaihtoehto. Puolet helsinkiläisistä (50 %) on sitä mieltä, että ympäristönsuojelu ja taloudellinen kasvu ovat mahdollisia samanaikaisesti. Seuraavaksi eniten kannatetaan sitä, että ympäristönsuojelu pitäisi asettaa etusijalle taloudelliseen kasvuun nähden. Näiden väittämien kesken vastaajat jakaantuvatkin selvästi kahteen lähes yhtä suureen ryhmään siinä, miten he näkevät ympäristönsuojelun ja talouskasvun välisen suhteen: ympäristönsuojelun ensisijaisuutta taloudelliseen kasvuun nähden kannattaa 40 prosenttia vastaajista. Ainoastaan 5 prosenttia asettaa taloudellisen kasvun etusijalle siinäkin tapauksessa, että ympäristö jonkin verran kärsii. Yhtä suuri osa (5 %) valitsi vaihtoehdon en osaa sanoa.

Taulukkoon 8 on koottu aikasarjaksi helsinkiläisten näkemykset ympäristönsuojelun ja taloudellisen kasvun välisistä yhteyksistä vuosina 1994, 2000, 2005 ja 2011. Kaikkina vuosina vastaajat jakaantuvat kahteen selvään ryhmään näkemystensä mukaan. Toiset näkevät ympäristönsuojelun ja talouskasvun mahdollisina samaan aikaan, kun toiset asettaisivat ympäristönsuojelun etusijalle. Näistä edellinen on saanut enemmän kannatusta kaikkina muina vuosina paitsi vuonna 2000. Suuria muutoksia ei kuitenkaan ole tapahtunut 17 vuodessa. Vuonna 2011 ympäristönsuojelun ja taloudellisen kasvun samanaikaisuuteen uskovien osuus on tosin hieman kasvanut. Taloudellista kasvua ensisijaisena pitävien osuus on vuoden 2000 kyselystä lähtien vakiintunut melko pieneksi.

Taulukko 8. Helsinkiläisten näkemykset ympäristönsuojelun ja taloudellisen kasvun yhteyksistä. Vastausjakauma vuosina 1994, 2000, 2005 ja 2011 (%).
Vuonna 2011 N=983

	1994	2000	2005	2011
	%			
Ympäristönsuojelu ja taloudellinen kasvu ovat mahdollisia samanaikaisesti	47	44	46	50
Taloudellinen kasvu tulisi asettaa etusijalle siinäkin tapauksessa, että ympäristö jonkin verran kärsii	10	5	6	5
Ympäristönsuojelu pitäisi asettaa etusijalle siinäkin tapauksessa, että taloudellinen kasvu jonkin verran kärsii	39	45	40	40
En osaa sanoa	4	6	7	5
Yhteensä	100	100	99	100

Näkemyksiä ympäristönsuojelun ja taloudellisen kasvun välisistä yhteyksistä voidaan tarkastella eri taustamuuttujien mukaan. Erot eivät ole suuria. Kuitenkin miehistä yli

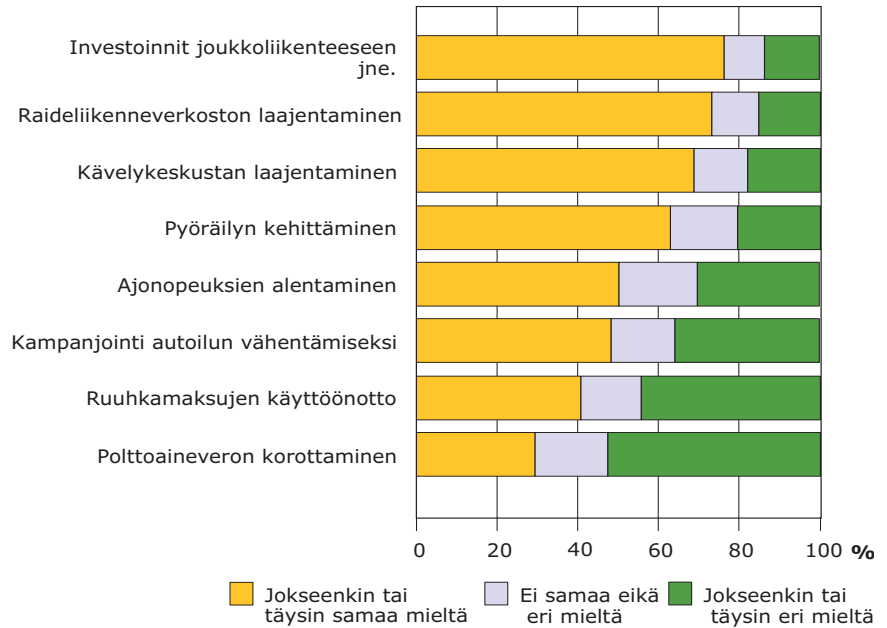
puolet (55 %) uskoo siihen, että ympäristönsuojelu ja talouskasvu ovat mahdollisia samaan aikaan, kun naisista alle puolet (46 %) pitää tätä parhaiten omaa käsitystään vastaavana väittämänä. Vastaavasti naisista suurempi osa, vajaa puolet (44 %), pitää ympäristönsuojelua talouskasvua tärkeämpänä, kun miehistä näin ajattelee kolmasosa (34 %). Taloudellisen kasvun asettaa etusijalle ympäristönsuojeluun nähden 7 prosenttia miehistä ja 4 prosenttia naisista.

Koulutuksen mukaisia erojakin on nähtävissä. Yliopistotutkinnon suorittaneista melkein puolet asettaa ympäristönsuojelun talouskasvun edelle, kun perus-, keski-, kansa- tai kansalaiskoulun suorittaneista näin tekee vajaa kolmasosa. Jälkimmäinen ryhmä pitää myös muita useammin talouskasvua ympäristönsuojelua tärkeämpänä. Perus-, keski-, kansa- tai kansalaiskoulun suorittaneista noin 8 prosenttia asettaa talouskasvun etusijalle, kun kaikista vastaajista näin tekee 5 prosenttia. Muita tilastollisesti merkitseviä eroja ei löydetä. Otoksessa on kuitenkin niin, että omistusasunnossa asuvat vastaajat uskovat vuokra-asunnossa asuvia useammin, että ympäristönsuojelu ja talouskasvu ovat mahdollisia samaan aikaan, ja asettavat harvemmin ympäristönsuojelun etusijalle.

5.4 Julkisen vallan keinot vaikuttaa ympäristöasioihin

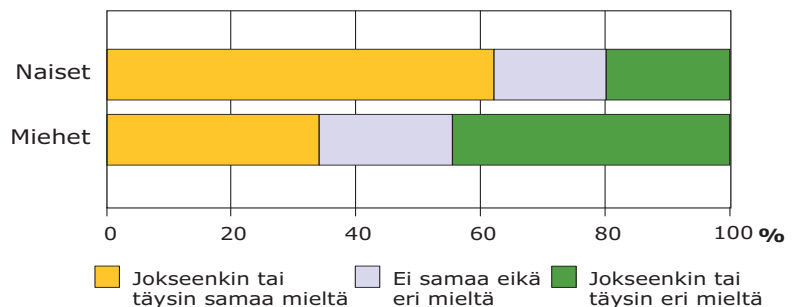
Seuraavaksi tarkastellaan vastaajien mielipiteitä keinoista, joilla julkinen valta voi vaikuttaa ympäristöasioihin (ks. kuvio 5). Keinot liittyvät enimmäkseen autoilun vähentämiseen. Selvästi eniten kannatusta saavat investoinnit joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kehittämiseen, sekä raideliikenneverkoston ja autottoman kävelykeskustan laajentaminen. Näitä kannattaa selvä enemmistö vastaajista. Huomattavasti vähemmän kannatetaan toimenpiteitä, jotka lisääisivät autoilun kustannuksia, kuten ruuhkamaksuja ja polttoaineverojen korotusta. Tosin ruuhkamaksujen suhteen vastaajat jakautuvat kahteen lähes yhtä suureen ryhmään: 41 prosenttia on jokseenkin tai täysin samaa mieltä ja 44 jokseenkin tai täysin eri mieltä ruuhkamaksujen asettamisen tarpeellisuudesta. Ajonopeuksien alentaminen ja julkisten varojen käyttäminen autoilun vähentämiskampanjoihin saavat noin puolelta vastaajista kannatusta, joten puolet on eri mieltä tai ei samaa tai eri mieltä näiden keinojen tarpeellisuuden kanssa.

Kuvio 5. Seuraavassa on esitetty keinoja, joilla julkinen valta voi vaikuttaa ympäristöasioihin. Mikä on teidän kantanne niihin?(%)



Naiset suhtautuvat julkisen vallan keinoihin vaikuttaa ympäristöasioihin pääsääntöisesti miehiä suopeammin. Erot eivät kuitenkaan ole suuria. Ainostaan ajonopeuksien alentaminen ympäristöhaittojen vähentämiseksi jakaa mielipiteet sukupuolen mukaan selvästi (ks. kuvio 6). Kun naisista tätä ajatusta kannattaa vajaa kaksi kolmasosaa (62 %) ja vastustaa viidesosa (20 %), miehistä kolmasosa (34 %) kannattaa ja vajaa puolet (44 %) vastustaa.

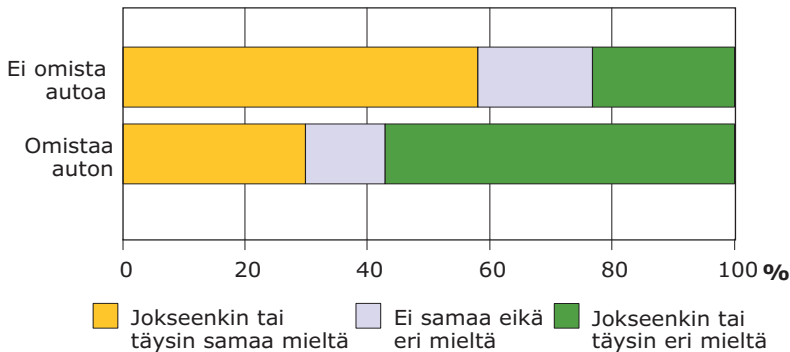
Kuvio 6. Ympäristösyistä julkisen vallan tulisi Suomessa alentaa ajonopeuksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Vastaukset sukupuolen mukaan (%).***



*** $\chi^2=96$; $df=4$; $p<0,001$

Taustamuuttujista auton omistaminen tuo selvimmin eroja esiin suhtautumisessa autoilun vähentämisen keinoihin. Erot näkyvät kaikkien toimenpiteiden kohdalla siten, että auton omistajat harvemmin kannattavat julkisen vallan keinoja vaikuttaa autoilun vähentämiseen. Erityisesti polttoaineveron korottaminen ja ruuhkamaksujen käyttöönotto jakavat mielipiteet auton omistajien ja autottomien kesken. Autottomista vastaajista lähes puolet (46 %) on jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä, että julkisen vallan tulisi korottaa polttoaineveroa, kun auton omistavista vain viidennes (20 %) on tätä mieltä. Auton omistajista kaksi kolmasosaa (65 %) on jokseenkin tai täysin eri mieltä polttoaineverojen korotustarpeesta. Ruuhkamaksujen käyttöönotosta on jokseenkin tai täysin samaa mieltä melkein kolmasosa (30 %) auton omistavista vastaajista ja selvästi yli puolet (58%) niistä vastaajista, joilla ei ole autoa (kuvio 7).

Kuvio 7. Ympäristösyistä julkisen vallan tulisi Suomessa asettaa yksityisautoille ruuhkamaksut julkisen liikenteen edistämiseksi. Vastaukset auton omistamisen mukaan (%).



5.5 Ostopäätökset

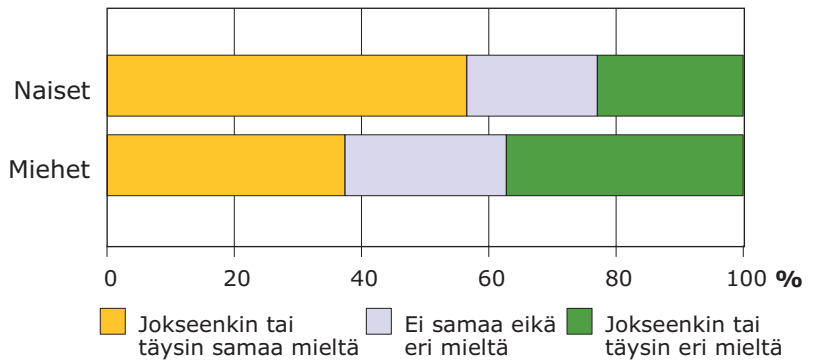
Viimeinen ympäristöasenteisiin liittyvä kysymys koskee ostopäätöksiä. Vähintään noin puolet vastaajista on jokseenkin tai täysin samaa mieltä kaikkien ostopäätöksiä koskevien väitteiden kanssa (ks. taulukko 9). Eniten kannatusta saa kohta ostan sellaisia tuotteita, joista syntyy mahdollisimman vähän pakkausjätettä, mistä on jokseenkin tai täysin samaa mieltä selvästi yli puolet (61 %) vastaajista.

Naiset ovat kaikista ostopäätösväitteistä useammin jokseenkin tai täysin samaa mieltä kuin miehet. Erityisesti sukupuolten väliset erot tulevat esiin reilun kaupan tuotteiden ja luomutuotteiden ostamisessa. Miehistä nimittäin lähes 40 prosenttia on vastannut olevansa jokseenkin tai täysin eri mieltä siitä, että he ostaisivat reilun kaupan tuotteita tai luomutuotteita aina silloin, kun se on mahdollista (kuvio 8).

Taulukko 9. Ostopäätökset, jokseenkin tai täysin samaa mieltä olevien osuudet (%)

	%
Ostan reilun kaupan tuotteita aina silloin, kun se on mahdollista (N=1005)	49
Ostan ympäristömerkittyjä tuotteita aina silloin, kun se on mahdollista (N=1004)	60
Ostan sellaisia tuotteita, joista syntyy mahdollisimman vähän pakkausjätettä (N=1006)	61
Ostan tuotteita, joiden ympäristökuormitus on mahdollisimman pieni (N=1004)	50
Ostan luomutuotteita aina silloin, kun se on mahdollista (N=1007)	50

Kuvio 8. Ostan reilun kaupan tuotteita aina silloin, kun se on mahdollista. Vastaukset sukupuolen mukaan.***



*** $\chi^2=57$; $df=4$; $p<0,001$

Muiden taustamuuttujien mukaan ei tilastollisesti merkitsevää eroa ostopäätöksissä oikeastaan ole. Ainoastaan reilun kaupan tuotteiden ja ympäristömerkittyjen tuotteiden ostaminen eroaa iän mukaan niin, että 25–34-vuotiaat ilmoittavat useammin ostavansa niitä. Vain otoksessa päteviäkään eroja ei iän mukaan juuri löydetä. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että pakkausjätteiden ja ympäristöä kuormittavien tuotteiden välttäjinä erottuvat myös vastaajien vanhimmat ikäryhmät. Myöskään koulutuksen, tulojen ja asuinpaikan mukaisia eroja ei ostopäätöksissä havaita. Otoksen kohdalla on kuitenkin niin, että ostopäätökset ja se, kuinka vastaaja näkee ympäristönsuojelun ja talouskasvun välisen yhteyden, ovat riippuvaisia toisistaan. Ympäristönsuojelua ensisijaisena pitävät vastaajat ovat valinneet kaikissa ostopäätöskysymyksissä muita useammin jokseenkin tai täysin samaa mieltä, eli he ostavat muita useammin kysytyjä tuotteita.

6 ILMASTONMUUTOS

Ilmastonmuutoksesta kysyttiin yleisiä näkemyksiä ja toimenpiteitä, joita vastaajat ovat tehneet ilmastonmuutosta hillitäkseen. Toimenpiteistä kysyttiin myös sitä, pitävätkö vastaajat niitä ilmastonmuutosta hillitsevinä. Vastaajista valtaosa on sitä mieltä, että ilmasto on muuttumassa ja että syy tähän on ihmisen omassa toiminnassa. Suurin osa on myös huolissaan ilmastonmuutoksen seurauksista. Sen sijaan selvästi harvempi perustaa käsityksensä ilmastonmuutoksesta omiin säähavaintoihinsa. Selvä enemmistö vastaajista on valmis tinkimään omasta aineellisesta elintasostaan tulevien sukupolvien hyväksi, sillä jokseenkin tai täysin samaa mieltä tämän ajatuksen kanssa on kaksi kolmasosaa (65 %) vastaajista. Selvästi harvempi, reilu kolmannes (38 %), olisi valmis ympäristöverojen korotuksiin. Viidesosa (21 %) on ainakin osittain sitä mieltä, että heidän omilla teoillaan ei ole vaikutusta ilmastonmuutokseen. Valtaosa eli kaksi kolmasosaa (67 %) on kuitenkin toista mieltä. Selvästi yli puolet (58 %) toivoisi kaikkiin tuotteisiin niiden ilmastovaikutuksista kertovan merkinnän. Helsingin kaupungin ilmastopolitiikka on vastaajille selvästi tuntematon aihealue, sillä sen vastuullisuudesta suurin osa (59 %) ei ole samaa eikä eri mieltä.

Sukupuolen mukaan ilmastonmuutosnäkemyksissä on eroja, mutta ne ovat pääasiassa melko pieniä. Naiset ovat miehiä useammin samaa mieltä siitä, että ilmasto on muuttumassa ja että syynä on ihmisen oma toiminta. Naiset ovat myös miehiä useammin huolissaan ilmastonmuutoksen seurauksista ja haluaisivat tuotteisiin useammin niiden ilmastovaikutuksista kertovan merkinnän.

Myös iällä on riippuvuussuhde joidenkin ilmastonmuutosta koskevien käsitysten kanssa. Vanhemmissa ikäryhmissä on enemmän niitä, jotka perustavat käsityksensä ilmastonmuutoksesta omiin säähavaintoihinsa, kuin nuoremmissa. Yli 55-vuotiaista noin kolmasosa on sitä mieltä, että omilla teoilla ei ole merkitystä ilmastonmuutokselle (jokseenkin tai täysin samaa mieltä), kun 18–24-vuotiaista näin ajattelee vajaa seitsemäsosa (14 %) ja 25–34-vuotiaista kymmenesosa (11 %).

Mitä korkeammin koulutettu vastaaja on, sitä harvemmin käsitys ilmastonmuutoksesta perustuu omiin säähavaintoihin. Muita tilastollisesti merkitseviä eroja koulutuksen mukaan ei ole. Otoksen kohdalla on kuitenkin niin, että korkeammin koulutetut ovat harvemmin sitä mieltä, että omilla teoilla ei ole merkitystä ilmastonmuutoksen kannalta. Lisäksi yliopistotutkinnon suorittaneista vastaajista lähes puolet (48 %) olisi valmis ympäristöverojen korotuksiin (jokseenkin tai täysin samaa mieltä merkittäviin korotuksiin), kun perus-, keski- tai kansalaiskoulun käyneistä näin on vastannut vain neljännes (25 %). Tuloilla tai asuinpaikalla ei havaita merkittävää yhteyttä ilmastonmuutokskäsitysten kanssa.

Seuraavaksi lomakkeessa luetellaan 26 ilmastonmuutokseen liittyvää toimenpidettä, joihin on saanut vastata kyllä tai ei sen mukaan, onko tehnyt niitä. Lisäksi on kysytty kantaa siihen, näkeekö kyseisten toimenpiteiden hillitsevän ilmastonmuutosta. Kuviossa 9 on esitetty kyllä-vastausten jakaumat molemmista kysymyksistä. Jälkimmäisessä kysymyksessä, eli toimenpiteiden ilmastonmuutoksen hillitsemisen arvioinnissa,

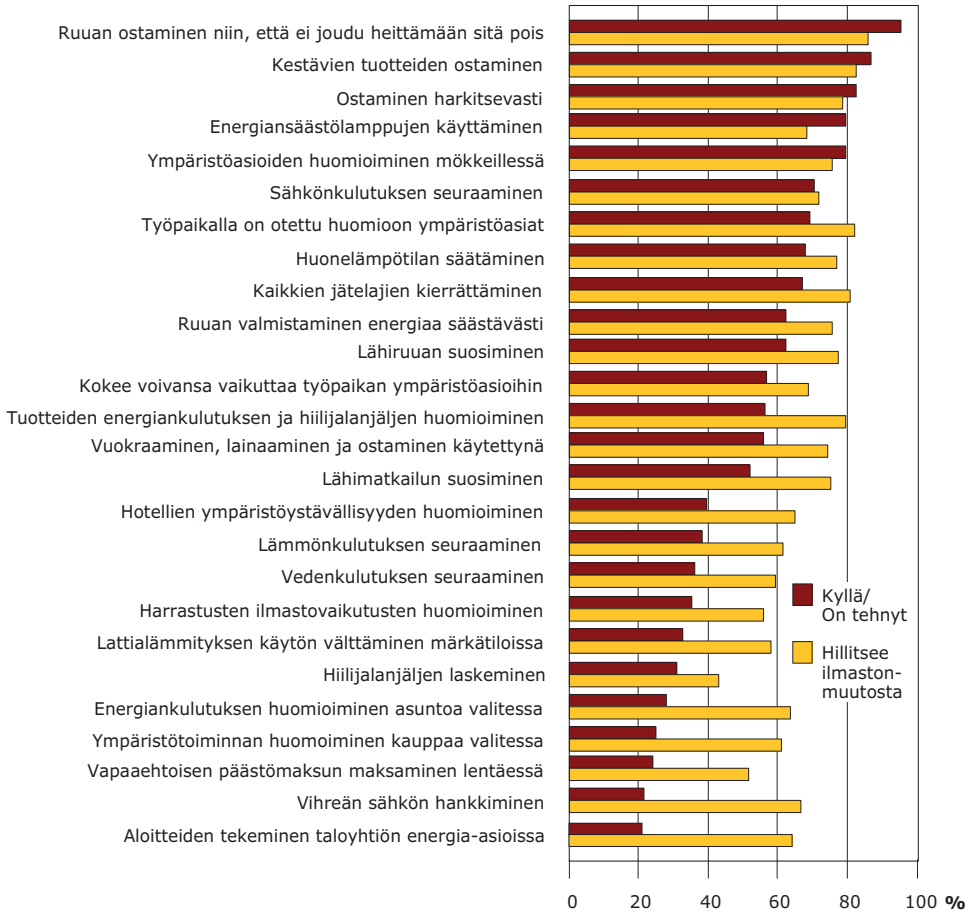
oli osittaiskatoa siten, että vähimmillään 140 ja enimmillään 199 vastaajaa oli jättänyt vastaamatta tähän kysymykseen. Kyseessä on siis 14–20 prosenttia aineiston vastaajista, mitä voidaan pitää suurena osuutena, sillä muissa kysymyksissä tällaista katoa ei havaittu.⁴ Yksi mahdollinen selitys katoon on se, että osa vastaajista ei ole huomannut tätä omana sarakkeenaan olevaa kysymystä lainkaan.

Kuten kuviosta 9 voidaan havaita, vastaajat pitivät suurinta osaa toimenpiteistä ilmastonmuutosta hillitsevinä. Ainoa toimenpide, jota alle puolet pitää ilmastonmuutosta hillitsevänä, on oman hiilijalanjäljen laskeminen jollakin laskurilla. Eniten ilmastonmuutosta hillitsevänä pidetään puolestaan sitä, että ruuan ostaminen mitoitetaan tarpeen mukaan niin, ettei sitä heitetä pois. Tämän toimenpiteen arvioi ilmastonmuutosta hillitseväksi kuusi seitsemästä (86 %) vastaajasta. Sama toimenpide on myös saanut suurimman osuuden kyllä-vastauksia kohtaan, jossa kysyttiin, onko vastaaja itse tehnyt tämän toimenpiteen. Peräti 95 prosenttia vastaajista sanoo pyrkivänsä ostamaan ruokaa niin, että ei joudu heittämään sitä pois.

Kuviosta 9 nähdään myös, että suurinta osaa ilmastonmuutoskysymyksessä mainituista toimenpiteistä pidetään useammin ilmastonmuutosta hillitsevänä kuin kerrotaan, että toimenpide on itse tehty. Ainoastaan turhan ruuan ostamisen välttäminen, kestävien tuotteiden ostaminen, tuotteiden ostaminen harkitsevasti, energiansäästölamppujen käyttäminen ja ympäristöasioiden huomioiminen mökkeillessä ovat toimenpiteitä, joita tehdään useammin kuin pidetään ilmastonmuutosta hillitsevinä. Kaikki loput 21 toimenpidettä nähdään monesti ilmastonmuutosta hillitsevinä, vaikka niitä ei tehdä niin usein. Suurin ero on vihreän sähkön hankkimisessa, jota kaksi kolmasosaa (67%) vastaajista pitää ilmastonmuutosta hillitsevänä mutta vain reilu viidesosa (22 %) on hankkinut.

⁴ Mainituissa luvuissa ei ole huomioitu kohtia, jotka oli tarkoitettu vain osalle vastaajista (vastaajille, joilla on sähkötoiminen lattialämmitys tai vastaajille, jotka käyvät työssä).

Kuvio 9. Oletteko tehnyt seuraavia toimenpiteitä? Entä pidätkö näitä toimenpiteitä ilmastonmuutosta hillitsevinä?



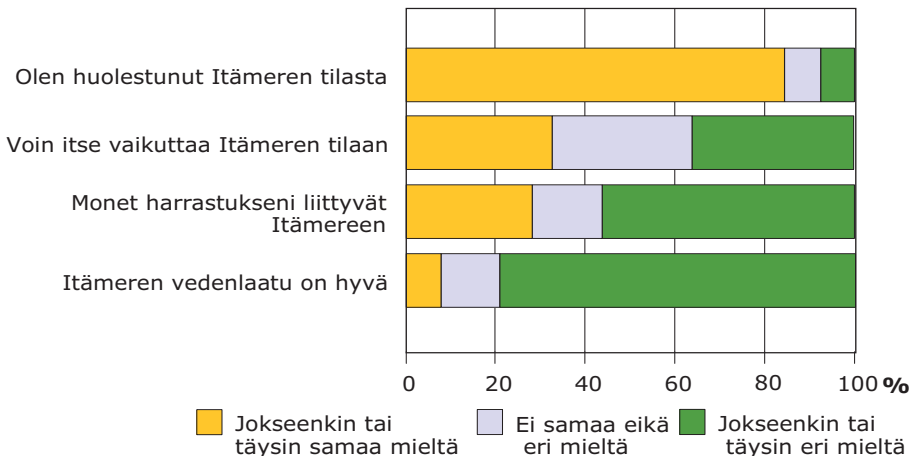
Naiset pitävät kaikkia lueteltuja toimenpiteitä ilmastonmuutosta hillitsevinä useammin kuin miehet, joskaan erot eivät ole kaikissa kohdissa suuria. Naiset tekevät useammin melkein puolta mainituista asioista. Perusjoukkoon ei sen sijaan voida yleistää sitä tulosta, että kyselyyn vastanneet miehet tekevät naisia useammin aloitteita taloyhtiössä energia-asioden kehittämiseksi ja ostavat tuotteita harkitsevasti. Tilastollisesti merkitsevää on kuitenkin se, että näitäkin toimenpiteitä naiset pitävät miehiä useammin ilmastonmuutosta hillitsevinä.

7 ITÄMERI

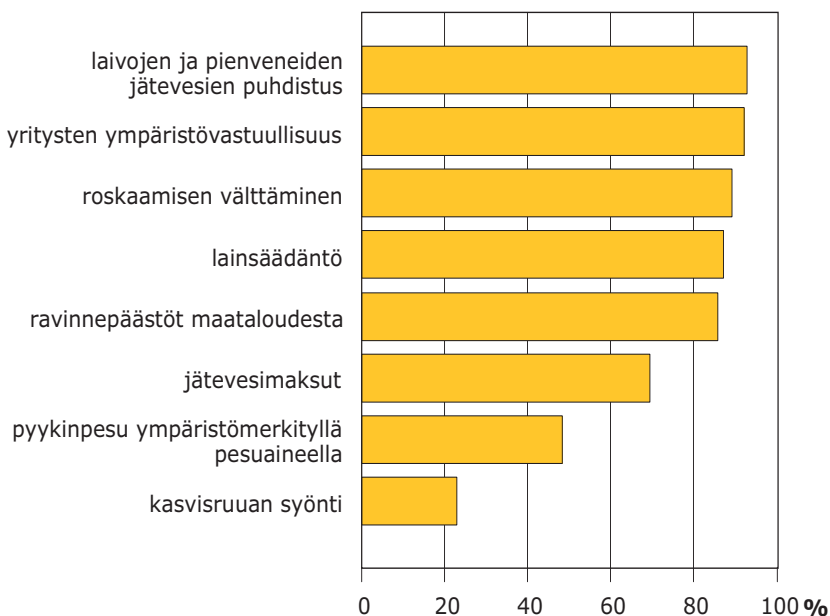
Kyselyssä pyrittiin selvittämään vastaajien näkemyksiä Itämerestä (ks. kuvio 10). Valtaosa vastaajista ei pidä Itämeren vedenlaatua hyvänä ja on huolissaan Itämeren tilasta. Vastaajien oma mahdollisuus vaikuttaa Itämeren tilaan jakaa mielipiteitä. Voin itse vaikuttaa Itämeren tilaan -väittämässä vastaajat jakautuvat kolmeen lähes samankokoiseen ryhmään sen mukaan ovatko he samaa mieltä, eri mieltä tai eivät kumpakaan. Vain joka kolmas siis uskoi voivansa vaikuttaa Itämeren tilaan. Vajaalla kolmanneksella (28 %) harrastukset liittyvät ainakin joltain osin Itämereen, sillä näin suuri osuus on jokseenkin tai täysin samaa mieltä väittämän monet harrastukseni liittyvät Itämereen kanssa.

Itämeren tilaan vaikuttavat vastaajien mielestä eniten laivojen ja pienveneiden jätevesien puhdistus, yritysten ympäristövastuullisuus, roskaamisen välttäminen, lainsäädäntö ja ravinnepäästöt maataloudesta. Myös jätevesimaksujen vaikutukseen uskoo yli puolet vastaajista. Sen sijaan hieman alle puolet näkee pyykinpesun ympäristömerkityillä pesuaineilla Itämeren tilaan vaikuttavana asiana. Kasvisruuan syönnillä nähdään vähiten vaikutusta. Kuviosta 11 selviää jokseenkin ja täysin samaa mieltä olevien osuudet kysytyihin Itämeren tilaan vaikuttaviin asioihin.

Kuvio 10. Miten seuraavat näkökulmat vastaavat käsitystänne Itämerestä?(%)

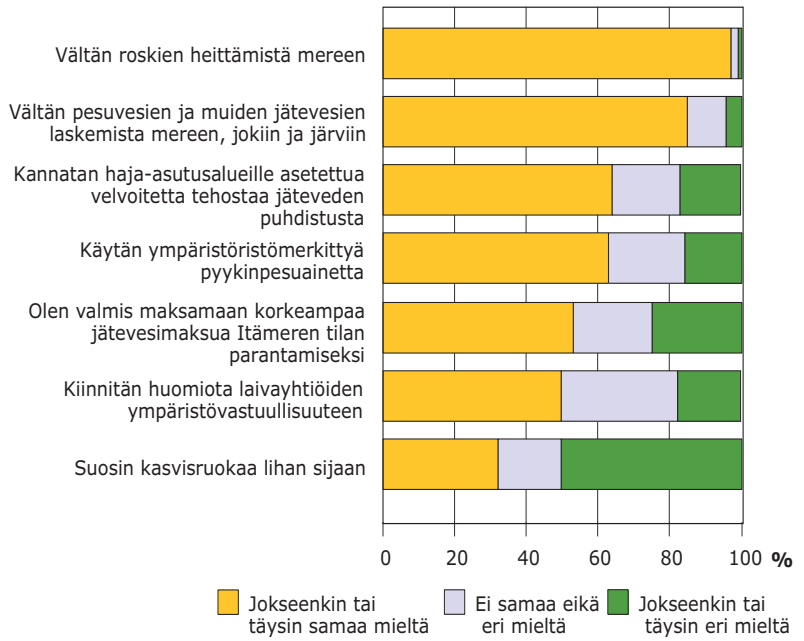


Kuvio 11. Jokseenkin tai täysin samaa mieltä vastanneiden osuudet kysymykseen "Mielestäni Itämeren tilaan vaikuttaa merkittävästi..."



Vastaajilta kysyttiin myös, mitä he itse tekevät Itämeren suojelemiseksi. Kun tarkastellaan jokseenkin tai täysin samaa mieltä olevien osuuksia (ks. kuvio 12), suurin osa kertoo välttävänsä roskien heittämistä mereen, välttävänsä pesuvesien ja muiden jätevesien laskemista mereen, jokiin ja järviin, kannattavansa haja-asutusalueille asetettua velvoitetta tehostaa jäteveden puhdistusta ja käyttävänsä ympäristömerkittyä pyykinpesuainetta. Noin puolet on valmiita maksamaan korkeampaa jätevesimaksua Itämeren tilan parantamiseksi ja kiinnittää huomiota laivayhtiöiden ympäristövastuullisuuteen. Jos taas katsotaan pelkkiä täysin samaa mieltä -vastauksia, havaitaan, että yli puolet vastaajista kertoo välttävänsä roskien heittämistä mereen ja jätevesien laskemista vesistöihin. Haja-asutusalueiden velvoitetta tehostaa jäteveden puhdistusta kannattaa noin kolmannes, samoin kolmannes käyttää ympäristömerkittyä pyykinpesuainetta. Kysymykseen Itämerta suojelevista teoista palataan myöhemmin tässä tutkimuksessa.

Kuvio 12. Mitä teette itse Itämeren suojelemiseksi? "Täysin samaa mieltä" vastanneiden osuudet (%).

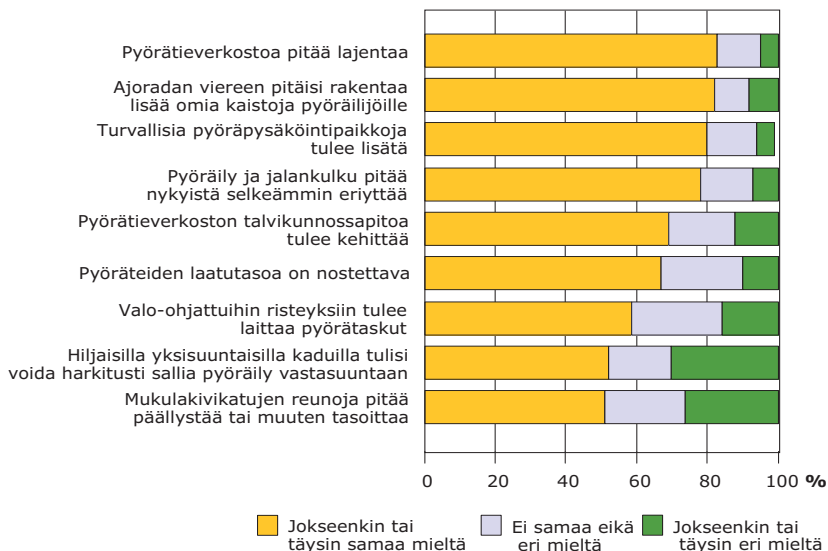


8 PYÖRÄILY

Pyöräilyä koskevissa kysymyksissä haluttiin saada selville helsinkiläisten mielipiteet suunnitteilla olevista pyöräilyn edistämistoimista. Kuviosta 13 näkyy, että vähintään puolet vastaajista on vastannut kannattavansa (jokseenkin tai täysin samaa mieltä) kaikkia lueteltuja pyöräilyn edistämistoimia. Eniten kannatusta saavat pyörätieverkoston laajentaminen, omien kaistojen rakentaminen pyöräilijöille, turvallisten pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen sekä pyöräilyn ja jalankulun nykyistä selkeämpi eriyttäminen. Vähiten kannatetaan vastasuuntaan ajamista yksisuuntaisilla kaduilla ja mukulakivikatujen reunojen päällystämistä.

Naiset kannattavat kaikkia pyöräilyn edistämistoimia useammin kuin miehet. Samoin ne vastaajat, joilla ei ole autoa, suhtautuvat edistämistöimiin suopeammin kuin auton omistajat. Tässä aineistossa näin on erityisesti silloin, kun tarkastellaan täysin samaa mieltä -vastauksia, sillä autottomat ovat vastanneet näin useammin kuin autolliset. Jokseenkin samaa mieltä -vastauksissa erot ovat hyvin pieniä. Selvemmin eroja on samaa mieltä (jokseenkin ja täysin) olevien osuuksissa, kun pyöräilyn edistämistoimien kannatusta tarkastellaan sen mukaan, miten vastaajat näkevät talouskasvun ja ympäristönsuojelun välisen suhteen. Nämä tulokset eivät kuitenkaan ole tilastollisesti merkitseviä, sillä odotusarvot jäävät liian pieniksi. Ei liene yllättävää, että otoksessa ympäristönsuojelun etusijalle pistävät kannattavat pyöräilyn edistämistoimia selvästi enemmän kuin ne vastaajat, jotka pitävät talouskasvua ensisijaisena. Tähän väliin jäävät vastaajat, joiden mielestä talouskasvu ja ympäristönsuojelu ovat mahdollisia samaan aikaan. Perusjoukosta ei voida kuitenkaan tehdä vastaavia päätelmiä.

Kuvio 13. Miten suhtaudutte seuraaviin pyöräilyn edistämistöimiin Helsingissä? (%)



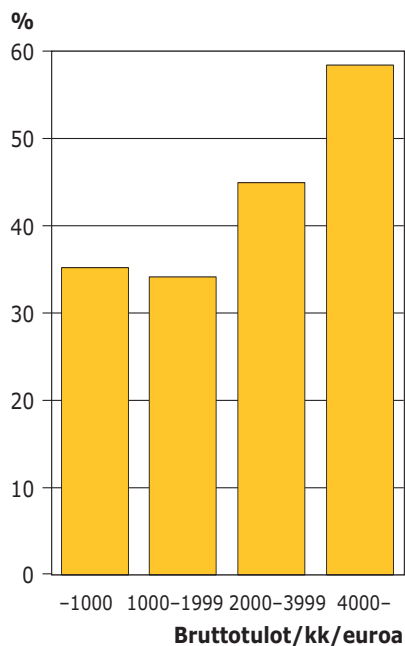
9 YMPÄRISTÖKÄYTTÄYTYMINEN

9.1 Asuminen

Valtaosa (78 %) kyselyyn vastanneista asuu kerrostalossa ja selvästi yli puolet (58 %) omistaa asuntonsa. Vuokralla asuu reilu kolmasosa (39 %) vastaajista. Eniten vastaajia (43 %) asuu kerrostalovaltaisella esikaupunkialueella ja seuraavaksi eniten (35 %) kantakaupungissa. Viidesosa (22 %) asuu pientalovaltaisella esikaupunkialueella. Vastaajien asunnon pinta-ala on keskimäärin 77 neliometriä.

Vapaa-ajanasunto on käytössä alle puolella (41 %) vastaajista. Osuus kasvaa jonkin verran tulojen mukaan, kuten kuviosta 14 voidaan nähdä. Tulotietoina käytetään vastaajan ilmoittamaa koko kotitalouden bruttokuukausiansiota, joka on jaettu vastaajan ilmoittamalla kotitalouden henkilömäärällä. Vapaa-ajanasunto on käytössä sitä useammin, mitä vanhemmasta vastaajasta on kyse. Sen sijaan näkemyksillä talouskasvun ja ympäristönsuojelun välisistä yhteyksistä ei ole tilastollisesti merkitsevää yhteyttä sen kanssa, onko vastaajalla käytössään vapaa-ajanasuntoa vai ei.

Kuvio 14. Kyllä-vastanneiden osuudet (%) kysymykseen "Onko käytössänne vapaa-ajanasuntoa?" tulojen mukaan. Yhden henkilön bruttotulot kuukaudessa.***



*** $\chi^2=26$; $df=3$; $p<0,001$

Vapaa-ajanasunnolle matkaa kotoa on keskimäärin 233 kilometriä ja vapaa-ajanasunnon pinta-ala on keskimäärin 66 neliometriä. Vastaajat viettävät vapaa-ajanasunsaan keskimäärin 8 viikkoa vuodessa. Selvästi yli puolella (57 %) vapaa-ajanasunto on talviasuttava.

9.2 Liikennevälineet

Päivittäisiä työ- ja opiskelumatkoja kysytään kahdella kysymyksellä: ”Millä tavoin yleensä kuljette työ- tai opiskelumatkanne talviaikaan?” ja ”Millä tavoin yleensä kuljette työ- tai opiskelumatkanne kesäaikaan?” Molemmissa kysymyksissä vastaajille on annettu kuusi vastausvaihtoehtoa, yksi avoin vastauskenttä ja viimeisenä vaihtoehto ei varsinaisia työ- tai opiskelumatkoja. Kyselyä laadittaessa ajateltiin, että vastaajat valitsisivat ainoastaan yhden annetuista vaihtoehdoista, jolloin saataisiin selville yleisin tapa, jolla vastaaja kulkee päivittäiset työ- tai opiskelumatkansa. Jälkikäteen havaittiin, että kysymys olisi pitänyt muotoilla niin, että siinä olisi pyydetty valitsemaan vain yksi annetuista vaihtoehdoista. Vastanneista 13 prosenttia valitsi enemmän kuin yhden kulkutavan talviaikaan ja 15 prosenttia kesäaikaan. Vastaajien keskimääräinen työ- tai opiskelumatka on 11 kilometriä.

Taulukossa 10 on esitetty vastaajien työ- ja opiskelumatkojen kulkutavat talviaikaan. Koska osa vastaajista on valinnut useamman kohdan, tulee yhteenlasketuksi prosentiksi yli 100. Taulukosta voidaan nähdä, että lähes puolet (48 %) vastaajista kulkee talviaikaan työ- tai opiskelumatkansa julkisilla kulkuvälineillä. Seuraavaksi yleisin tapa on mennä henkilöautolla yksin, sillä vaihtoehdon on valinnut viidennes (20 %) vastaajista. Selvästi harvempi kulkee jalan (11 %), autolla useamman henkilön kanssa yhdessä (6 %) tai polkupyörällä (5 %). Vähiten vastaajia keräävät vaihtoehdot jokin muu yhdistelmä (4 %) ja osan matkasta henkilöautolla, osan julkisella liikennevälineellä (3 %). Vastaajista seitsemäsosalla (14 %) ei ole varsinaisia työ- tai opiskelumatkoja. Tämä osuus on linjassa sen kanssa, että vastaajista seitsemäsosa (15 %) on yli 65-vuotiaita, jotka ovat todennäköisesti eläkkeellä.

Taulukko 10. Millä tavoin yleensä kuljette työ- tai opiskelumatkanne talviaikaan?

	%
Henkilöautolla yksin	20
Henkilöautolla, useampi matkustaja yhdessä	6
Linja-autolla, junalla, raitiovaunulla tai metrolla	48
Osan matkasta henkilöautolla, osan julkisella liikennevälineellä	3
Polkupyörällä	5
Jalan	11
Jokin muu yhdistelmä	4
Ei varsinaisia työ- tai opiskelumatkoja	14
Yhteensä	112
N=1017	

Toisessa liikennevälinekysymyksessä tiedustellaan työ- tai opiskelumatkojen kulke- mista kesäaikaan (ks. taulukko 11). Selvin ero on se, että polkupyörällä kulkee neljäs- osa vastaajista (25 %), kun talviaikaan polkupyörää käyttävien osuus on vain 5 pro- senttia. Toinen merkille pantava seikka on se, että julkisia kulkuvälineitä käyttävien osuus pienenee talviajasta kesäaikaan siirryttäessä enemmän kuin henkilöautolla yksin kulkevien. Tämä viittaa siihen, että talviaikana julkisia kulkuneuvoja käyttävät siirtyvät useammin käyttämään kesäaikana polkupyörää kuin henkilöautolla kulkevat.

Taulukko 11. Millä tavoin yleensä kuljette työ- tai opiskelumatkanne kesäaikaan?

	%
Henkilöautolla yksin	17
Henkilöautolla, useampi matkustaja yhdessä	5
Linja-autolla, junalla, raitiovaunulla tai metrolla	33
Osan matkasta henkilöautolla, osan julkisella lii- kennevälineellä	2
Polkupyörällä	25
Jalan	12
Jokin muu yhdistelmä	4
Ei varsinaisia työ- tai opiskelumatkoja	14
Yhteensä	112
N=1017	

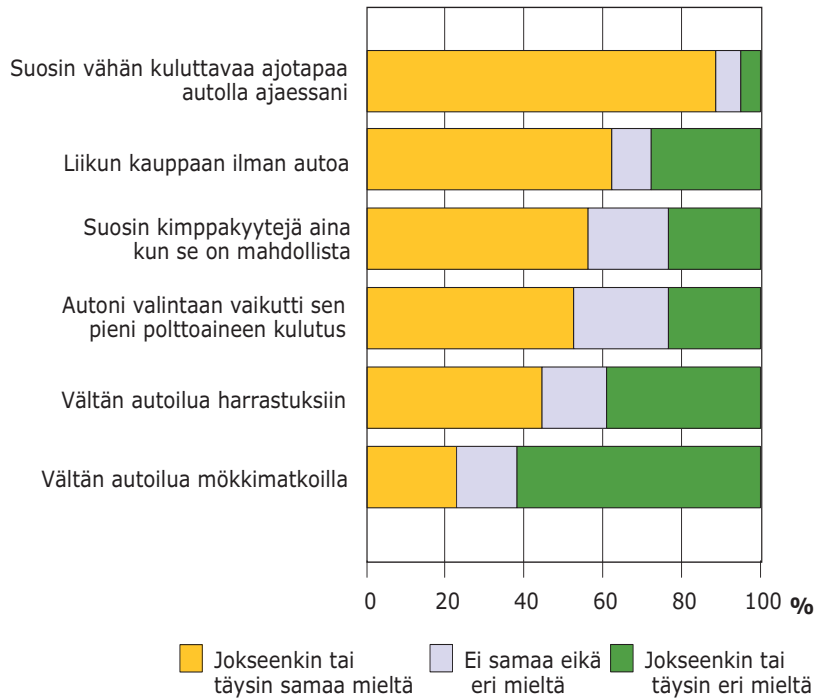
Kyselyssä on myös mahdollista kertoa kulkevensa työ- ja opiskelumatkat jotenkin muuten, kuin millään kysymyksessä luetelluista tavoista. Näin ilmoittaa tekevänsä 4 prosenttia vastaajista. Avoimessa vastaustilassa luetellaan erilaisten kulkuvälineiden yhdistelmiä, joissa toistuu etenkin sekä kävelyn että jonkin julkisen liikennevälineen käyttäminen. Vaikuttaa siltä, että suuri osuus niistä vastaajista, jotka ovat vastanneet kulkevensa jollakin muulla yhdistelmällä, eivät halua tai pysty arvioimaan, millä välineellä kulkevat kaikkein yleisimmin. Lisäksi joissakin avovastauksissa ilmoitetaan, että vastaaja on eläkkeellä eikä hän siis kulje opiskelu- eikä työmatkoja. Lienee siis niin, että osa vastaajista ei ole huomannut vastausmahdollisuutta ei varsinaisia työ- tai opiskelumatkoja.

Seuraavaksi tarkastelussa on työ- ja opiskelumatkojen kulkeminen sukupuolen mukaan. Henkilöautolla yksin työ- tai opiskelumatkansa kulkevista suurempi osa on miehiä kuin naisia. Vastaavasti julkisia kulkuneuvoja käyttävät enemmän naiset kuin miehet. Naiset käyttävät myös polkupyörää miehiä enemmän kesäaikaan, jolloin miehistä viidesosa (19 %) ja naisista reilu neljäsosa (29 %) kertoo käyttävänsä työ- tai opiskelumatkoillaan pyörää.

Melkein kahdella kolmasosalla vastaajista (63 %) on käytössään auto. Auton omistaminen liittyy jonkin verran tuloihin. Alle 1 000 euroa kuukaudessa ansaitsevista noin puolella (52 %), 1 000–1 999 euroa ansaitsevista selvästi yli puolella (58 %), 2 000–3 999 euroa ansaitsevista kahdella kolmasosalla (66 %) ja 4 000 euroa tai enemmän ansaitsevilla jopa kuudella seitsemästä (86 %) on käytössään auto. Vielä selvemmin auton omistaminen liittyy kotitalouden henkilömäärään: yhden hengen kotitalouksista vain kolmasosalla (33 %) on käytössään auto. Myös asuinpaikalla on merkitystä, sillä kantakaupungissa asuvista noin puolella (52 %), kerrostalovaltaisella esikaupunkialueella asuvista vajaalla kahdella kolmasosalla (61 %) ja pientalovaltaisella esikaupunkialueella asuvista jopa kuudella seitsemästä (85 %) on käytössään auto. Sen sijaan käsityksillä talouskasvun ja ympäristönsuojelun välisistä suhteista ei ole tilastollisesti merkitsevää yhteyttä auton omistamiseen. Vastaajista myös ympäristönsuojelua ensisijaisena pitävistä vajaalla kahdella kolmasosalla (60 %) on auto. Suurimmalla osalla autollisista kotitalouksista autoja on yksi (84 %). Kaksi autoa on auton omistavista talouksista 13 prosentilla. Kolme tai useampia autoja on 3 prosentilla. Valtaosa eli kaksi kolmasosaa (66 %) auton omistavista liikkuu autolla alle 15 000 kilometriä vuodessa.

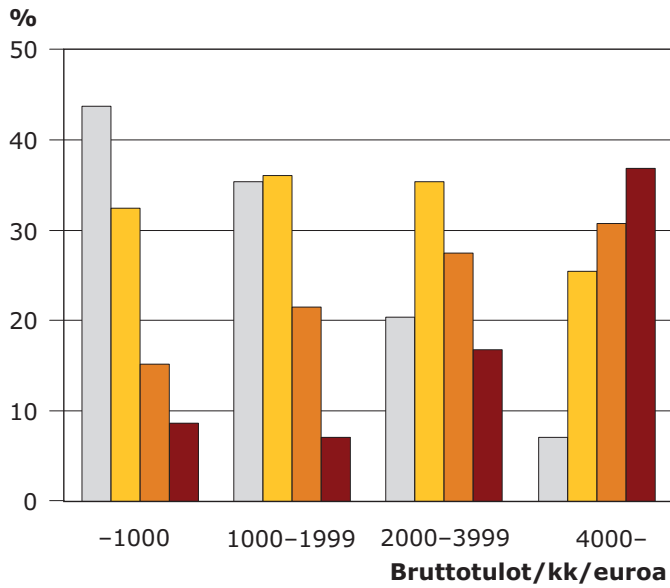
Autoilijoilta kysyttiin vielä autoiluun liittyviä kysymyksiä (kuvio 15). Yhdeksän kymmenestä (89 %) vastaajasta on jokseenkin tai täysin samaa mieltä väitteen ”Suosin vähän kuluttavaa ajotapaa ajaessani” kanssa. Vastaajista yli puolet liikkuu kauppaan ilman autoa ja suosii kimpapakyytejä, kun tarkastellaan jokseenkin ja täysin samaa mieltä vastanneiden osuuksia. Hieman pienempi osa välttää auton käyttämistä mennessään harrastuksiin ja selvästi pienempi osa välttää auton käyttämistä mökkimatkoilla. Noin puolella auton pieni polttoaineenkulutus on ainakin osittain vaikuttanut auton valintaan. Joissakin avovastauksissa kuitenkin ilmoitetaan, että vastaaja ei aja autoa. Nämä vastaukset liittynevät pääasiassa tähän kysymykseen: vastaaja ei liiku autolla, joten hän ei koe kysymyksiä autoilutottumuksistaan järkevinä. On siis mahdollista, että tähän kysymyspatteriin on vahingossa vastannut myös sellaisia vastaajia, jotka eivät autoile lainkaan.

Kuvio 15. Ottakaa kantaa seuraaviin autoa koskeviin kysymyksiin (%).



Helsinkiäisistä noin kolmasosa (34 %) tekee yhden edestakaisen vapaa-ajan lentomatkan vuodessa. Lähes yhtä suuri osa (29 %) ei tee yhtään lentomatkaa vuodessa ja noin viidesosa (23 %) tekee kaksi lentomatkaa vuodessa. Kolme lentomatkaa tekee 7 prosenttia ja neljä tai useamman 8 prosenttia vastaajista. Tilastollisesti merkitseviä eroja lentomatkojen tekemisessä ei löydetä sen suhteen, miten vastaajat näkevät talouskasvun ja ympäristönsuojelun välisen yhteyden. Vaikuttaa myös siltä, ettei lentomatkojen määrä ole sukupuolesta riippuvainen. Sen sijaan tuloilla ja vapaa-ajan lentomatkoilla on yhteys keskenään, kuten kuviosta 16 voidaan nähdä. Tämän perusteella voidaan sanoa, että ympäristönsuojelun kannatus ei näy siten, että helsinkiläiset olisivat vähentäneet vapaa-ajan lentomatkoja. Niitä tehdään, jos niihin on varaa.

Kuvio 16. Montako edestakaista vapaa-ajan matkaa teette yleensä vuodessa lentäen? Tulojen mukaan (%). Yhden henkilön bruttotulot kuukaudessa.***



Lentomatkaa/vuosi:

Ei yhtään
 Yksi
 Kaksi
 Kolme tai useampi

*** $\chi^2=125$; $df=12$; $p<0,001$

10 ULOTTUVUUDET YMPÄRISTÖAJATTELUN TAUSTALLA

10.1 Abstrakti kannatus ja konkreettinen valmius

Tutkimuksen tulokset kielivät ympäristönsuojelulle hyvin myönteisestä asenneilmapiiristä. Kiinnostaviksi nousevatkin ne kohdat, joiden vastauksissa löytyy enemmän hajontaa. Mikä erottaa näitä ja enemmän kannatusta saaneita ympäristöasenteiden mittareita toisistaan?

Eksploratiivinen faktorianalyysi osoittaa, että aineiston taustalla on piileviä muuttujia, faktoreita, joiden mukaan vastaajat jaottelevat kysymyksiä⁵. Esimerkiksi kysymyspatterin 3 (Julkisessa keskustelussa on esitetty keinoja moottoriajoneuvoliikenteen haittojen vähentämiseksi Helsingissä. Mitä mieltä olette seuraavista toimenpiteistä?) muuttujat latautuvat kahdella eri faktorilla (taulukko 12). Enemmän kannatusta saaneet muuttujat latautuvat faktorilla, jota voitaisiin kutsua kevyen ja julkisen liikenteen kehittämiseksi, kannustimeksi. Vähemmän kannatusta taas saavat ne muuttujat, joiden taustalla vaikuttaa autoilun hankaloittamista kannattava faktori. Erityisesti muuttujat 3c, 3d ja 3e latautuvat faktorilla 1, eli ne mittaavat autoilun hankaloittamisen kannatusta. Kutakin autoilun hankaloittamista mittaavaa muuttujaa kannattaa selvästi alle puolet vastaajista, mikä on huomattavasti vähemmän kuin kannustimien kannattajien osuus (ks. kuvio 2). Yksi selitys tälle on se, että toisin kuin kannustimien autoilun hankaloittamisen voidaan nähdä vaikeuttavan omaa toimintaa.

⁵ Analyysi on suoritettu parhaan ratkaisun tuottanutta unweighted least square -estimointimenetelmää ja varimax-rotaatiota käyttäen. Mitä suurempi muuttujan saa ma faktorilataus on, sitä enemmän faktori selittää muuttujan vaihtelusta. Latauksen suuruutta arvioidaan aineistolähtöisesti, jolloin tarpeeksi suurena latauksena voidaan pitää esimerkiksi yli 0,3:n tai yli 0,5:n latausta. Kommunaliteetti kertoo, kuinka suuren osan tietyn muuttujan vaihtelusta kaikki faktorit yhteensä pystyvät selittämään. Jos muuttujan kommunaliteetti on hyvin pieni (<0,2), sitä ei kannata sisällyttää analyysiin. Faktorien ominaisarvoihin taas tiivistyy, kuinka hyvin faktorit selittävät havaittujen muuttujien hajontaa. Tässä analyysissä faktoreilta vaadittiin vähintään 1:n ominaisarvoa. Ominaisarvoista laskettiin edelleen faktorin suhteellinen selitysosuus, joka mittaa, kuinka suuri osuus kaikkien havaittujen muuttujien hajonnasta voidaan löydetyn faktorin avulla selittää. Tässä tutkimuksessa summamuuttujia voidaan muodostaa, sillä muuttujien kommunaliteetit ja faktorin ominaisarvot ovat vähintäänkin tyydyttäviä ja selitysosuudet ovat hyviä.

Taulukko 12. Rotatoitu faktorimatriisi

	Faktori 1	Faktori 2	Kommuna- liteetti
3A Autoilijoille pitäisi tehdä valistuskampanja auton- käytön vähentämiseksi	0,43	0,38	0,34
3B Julkista liikennettä pitäisi kehittää	0,17	0,48	0,26
3C Liikenteen ruuhkamaksut pitäisi ottaa käyttöön	0,66	0,35	0,56
3D Pysäköintimaksuja pitäisi korottaa	0,79	0,20	0,66
3E Pysäköintipaikkojen määrää pitäisi vähentää	0,73	0,22	0,58
3F Kävelykatuja pitäisi lisätä	0,29	0,60	0,44
3G Pyöräilyverkostoa pitäisi kehittää	0,16	0,58	0,37
3H Nopeusrajoituksia pääväylillä pitäisi tiukentaa me- luhaittojen vähentämiseksi	0,44	0,36	0,33
Ominaisarvo	2,11	1,42	
Selitysosuus	26,35	17,69	

Nyt hypoteesina on, että myös muuttujat 7b, 7c, ja 7g mittaavat samaa faktoria autoilun hankaloittaminen. Faktorianalyysi (taulukko 13) osoittaa, että näin onkin muuttujien 7b ja 7c osalta, sen sijaan 7g latautuu faktorilla 1 heikosti. Faktorin selitysosuudeksi saadaan 26 %, eli faktori selittää muuttujien hajonnasta jopa neljäsosan. Muuttujista 3c, 3d, 3e, 7b ja 7c voidaan nyt muodostaa summamuuttuja, joka mittaa autoilun hankaloittamisen kannatusta.

Taulukko 13. Rotatoitu faktorimatriisi

		Faktori 1	Faktori 2	Faktori 3	Kommu- naliteetti
3A	Autoilijoille pitäisi tehdä valistuskampan ja autonkäytön vähentämiseksi	0,33	0,32	0,36	0,33
3B	Julkista liikennettä pitäisi kehittää	0,11	0,09	0,51	0,28
3C	Liikenteen ruuhkamaksut pitäisi ottaa käyttöön	0,76	0,24	0,34	0,74
3D	Pysäköintimaksuja pitäisi korottaa	0,66	0,26	0,28	0,58
3E	Pysäköintipaikkojen määrää pitäisi vähentää	0,55	0,32	0,27	0,48
3F	Kävelykatuja pitäisi lisätä	0,19	0,27	0,57	0,43
3G	Pyöräilyverkostoa pitäisi kehittää	0,10	0,14	0,60	0,39
3H	Nopeusrajoituksia pääväylillä pitäisi tiukentaa meluhaittojen vähentämiseksi	0,15	0,90	0,20	0,87
3I	Maanalaisia liikenneväyliä pitäisi rakentaa nykyisten katujen rauhoittamiseksi	-0,15	0,03	0,04	0,03
7B	Ympäristösyistä julkisen vallan tulisi Suomessa korottaa polttoaineveroa, jotta ihmiset saataisiin vähentämään autolla ajoa	0,64	0,31	0,31	0,60
7C	Ympäristösyistä julkisen vallan tulisi Suomessa asettaa yksityisautoille ruuhkamaksut julkisen liikenteen edistämiseksi	0,79	0,26	0,32	0,80
7G	Ympäristösyistä julkisen vallan tulisi Suomessa alentaa ajonopeuksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi	0,22	0,74	0,29	0,68
	Ominaisarvo	2,60	1,95	1,66	
	Selitysosuus	21,70	16,26	13,82	

Myös kysymyksen 13 ("Mitä teette itse Itämeren suojelemiseksi?") väittämien vastauksissa on kiinnostavaa hajontaa (ks. kuvio 12). Jätevesien laskemista ja roskien heittämistä mereen vältetään, mutta muita toimenpiteitä Itämeren suojelemiseksi tehdään harvemmin. Eksploratiivinen faktorianalyysi osoittaa, että 13a, 13b, 13f ja 13g latautuvat faktorilla 1, jota voidaan kutsua konkreettiseksi ympäristökäyttäytymiseksi (taulukko 14). Muita toimenpiteitä voidaan pitää abstraktimpina tekoina Itämeren puolesta, sillä väittämien sanavalinnat "vältän" ja "kiinnitän huomiota" mahdollistavat laivan tulkinnan. Faktorilla 1 latautuvista muuttujista voidaan muodostaa summamuuttuja.

Taulukko 14. Rotatoitu faktorimatriisi

		Faktori 1	Faktori 2	Kommu- naliteetti
13A	Käytän ympäristömerkittyä pyykinpesuainetta	0,49	0,15	0,26
13B	Suosin kasvisruokaa lihan sijaan	0,49	0,12	0,25
13C	Vältän pesuvesien ja muiden jätevesien laske- mista mereen, jokiin ja järviin	0,10	1,00	1,00
13D	Vältän roskien heittämistä mereen	0,13	0,29	0,10
13E	Kiinnitän huomiota laivayhtiöiden ympäristövas- tuullisuuteen	0,38	0,22	0,19
13F	Olen valmis maksamaan korkeampaa jätevesi- maksua Itämeren tilan parantamiseksi	0,62	0,07	0,39
13G	Kannatan haja-asutusalueille asetettua velvoitet- ta tehostaa jäteveden puhdistusta	0,52	0,10	0,28
	Ominaisarvo	1,29	1,18	
	Selitysosuus	18,44	16,80	

Uusien summamuuttujien autoilun hankaloittaminen ja konkreettinen ympäristökäyttäytyminen välistä korrelaatiota on myös syytä tarkastella (taulukko 15). Summamuuttujien välillä on tilastollisesti merkitsevä kohtalainen korrelaatio (0,4) eli positiivinen lineaarinen riippuvuus. Toisen muuttujan saamiin arvojen kasvaessa myös toisen muuttujan saamat arvot siis kasvavat. Summamuuttujien välisestä korrelaatiosta ei kuitenkaan voida päätellä muuttujien välistä kausaalisuhdetta eli sitä, aiheut-
taako esimerkiksi konkreettinen ympäristökäyttäytyminen autoilun hankaloittamisen kannatusta tai toisinpäin.

Taulukko 15. Muuttujien Pearsonin korrelaatiomatriisi

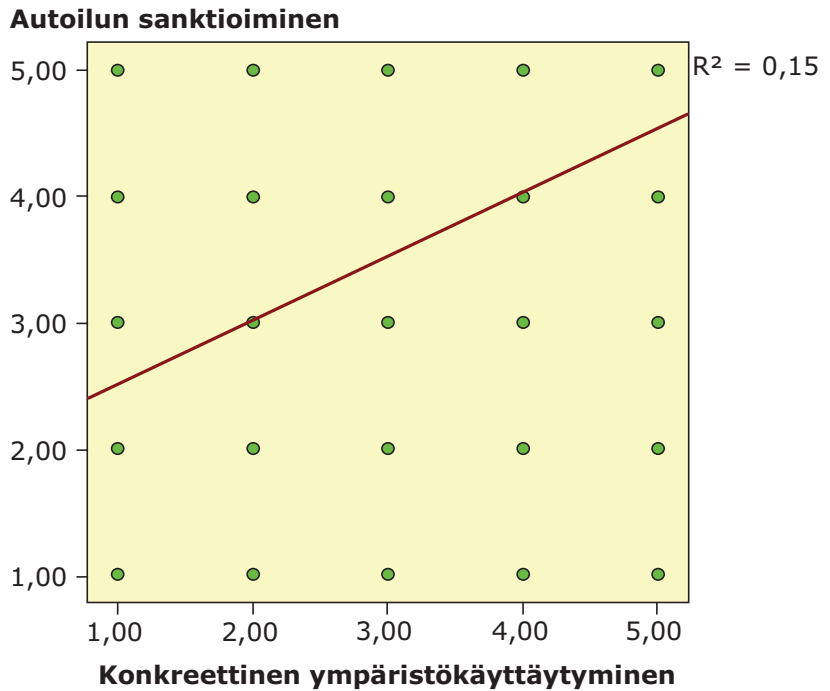
Konkreettinen ympäristökäyttäytyminen	Autoilun sanktioiminen
1	,386**
,386**	1

**p<0,01

Yhteyttä havainnollistaa korrelaatiogrammin regressiosuora (kuvio 17). Konkreettinen ympäristökäyttäytyminen on asetettu taulukkoon x-akselille autoilun hankaloittamista selittäväksi muuttujaksi. Esimerkiksi konkreettisen ympäristökäyttäytymisen saadessa korkeimman arvon 1 autoilun hankaloittaminen saa arvon 2,5. Pearsonin

korrelaatiokertoimen neliö kertoo, että konkreettinen ympäristökäyttäytyminen selittää vajaan seitsemäsosan (15 %) autoilun hankaloittamisen hajonnasta.

Kuvio 17. Korrelaatiodiagrammi

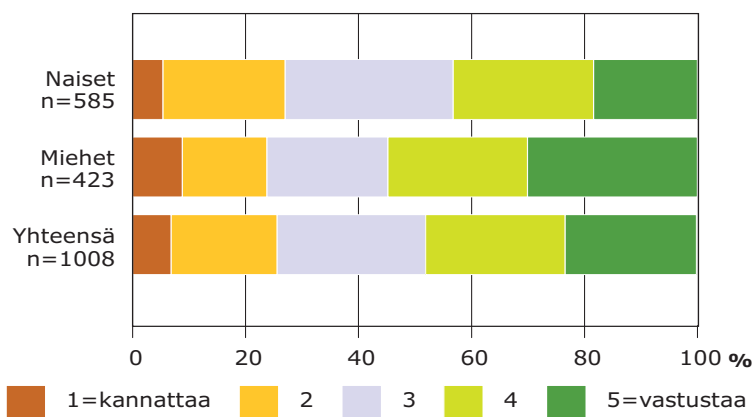


Autoilun hankaloittamisen kannattaminen ja konkreettiset ympäristöteot kulkevat siis usein käsi kädessä. Summamuuttujien välinen kohtalainen korrelaatio ei kuitenkaan tarkoita, että autoilun sanktiointia kannattavat vastaajat aina sanovat tekevänsä konkreettisia toimenpiteitä Itämeren suojelemiseksi. Jotta näin olisi, korrelaatiokerroimen täytyisi olla 1. Myös ristiintaulukointi osoittaa, että autoilun sanktiointia kannattavien ja konkreettisia toimenpiteitä tekevien profiilit eroavat toisistaan. Jakaumia voidaan tarkastella esimerkiksi sukupuolen, auton omistamisen, iän, koulutuksen ja asumiseen liittyvien taustamuuttujien mukaan.

10.2 Autoilun hankaloittamisen ja konkreettisen ympäristökäyttäytymisen jakaumat

Edellä muodostettujen summamuuttujien sisältämät muuttujat koostuvat vastauksista väittämiin (esimerkiksi ”pysäköintimaksuja pitäisi korottaa” ja ”käytän ympäristömerkittyä pesuainetta”). Näiden väittämien vastausskaala kulkee yhdestä viiteen niin, että täysin samaa mieltä ovat valinneet 1 ja täysin eri mieltä ovat vastanneet 5. Summamuuttujien jakaumia tarkastellessamme katsomme kuitenkin selkeyden vuoksi, että autoilun hankaloittamista kannatetaan joko paljon (1) tai jonkin verran (2), ja sitä vastustetaan joko jonkin verran (4) tai paljon (5). Vastaavasti konkreettinen ympäristökäyttäytyminen voi olla korkeaa (1), melko korkeaa (2), melko matalaa (4) tai hyvin matalaa (5). Vastausvaihtoehtoa 3 käsitellään neutraalina vaihtoehtona (en samaa enkä eri mieltä).

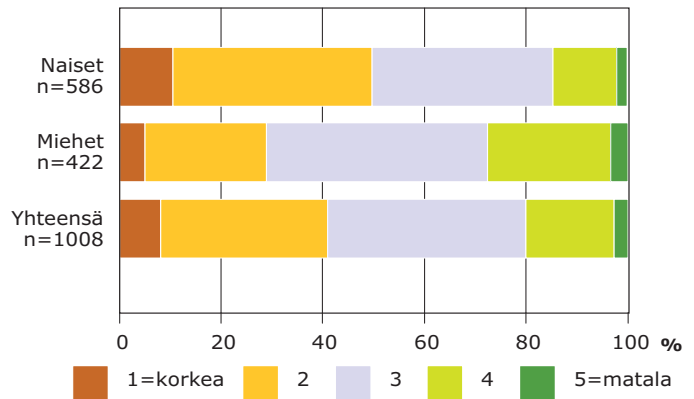
Kuvio 18. Autoilun hankaloittaminen sukupuolen mukaan (%)**



** $\chi^2=31$; $df=4$; $p<0,01$

Kuviosta 18 nähdään, että melkein kolmasosa (30 %) naisista ei ole autoilun sanktioiden puolesta eikä sitä vastaan, kun miehistä vastaava osuus on vain reilu viidesosa (22 %). Miehistä autoilun hankaloittamista vastustaa paljon jopa vajaa kolmasosa (30 %), ja naisistakin sitä vastustaa merkittävä osuus, melkein viidesosa (18 %). Eroja voisi selittää se, että miehet omistaisivat useammin auton kuin naiset. Auton omistamista tutkimuksessa mitattiin kysymällä, onko kotitaloutenne käytössä autoa. Sukupuoli ja auton omistaminen näin määriteltynä eivät korreloi juurikaan. Yksi selitys sukupuolen mukaisille eroille voisi kuitenkin olla se, että miehet ajavat useammin kotitalouden käytössä olevaa autoa.

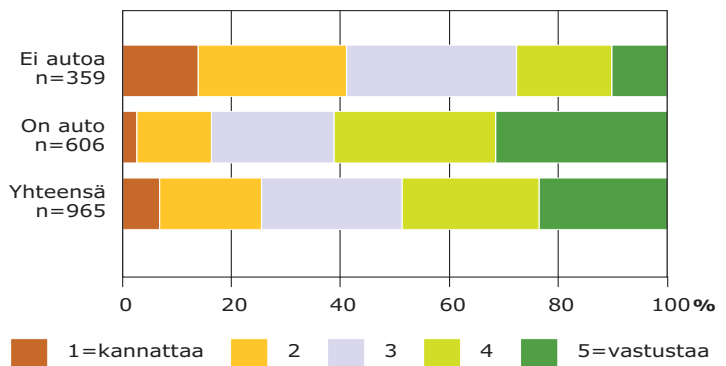
Kuvio 19. Konkreettinen ympäristökäyttäytyminen sukupuolen mukaan (%)**



** $\chi^2=52$; $df=4$; $p<0,01$

Kun konkreettista ympäristökäyttäytymistä mittaava summamuuttuja ristiintaulukoidaan sukupuolen mukaan, voidaan tehdä joitakin vastaavanlaisia huomioita (kuvio 19). Suurempi osuus naisista kuin miehistä raportoi korkeaa tai melko korkeaa ympäristökäyttäytymistä. Kymmenesosa naisista raportoi korkeaa (11 %) ympäristökäyttäytymistä, kun miehistä näin tekee yksi kahdeskymmenesosa (5 %). Lisäksi selvästi yli kolmasosa naisista raportoi melko korkeaa (39 %) ympäristökäyttäytymistä, kun vastaava osuus on miehillä neljäsosa (24 %). Keskimääräistä jonkin verran matalampaa ympäristökäyttäytymistä raportoi miehistä neljäsosa (24 %), kun naisista näin tekee vajaa kahdeksasosa (13 %). Ehkä mielenkiintoisinta kuviossa 19 kuitenkin on se, että jopa 39 prosenttia vastaajista on valinnut neutraalin vastauksen 3 - en samaa enkä eri mieltä.

Kuvio 20. Autoilun hankaloittaminen auton omistamisen mukaan (%)**

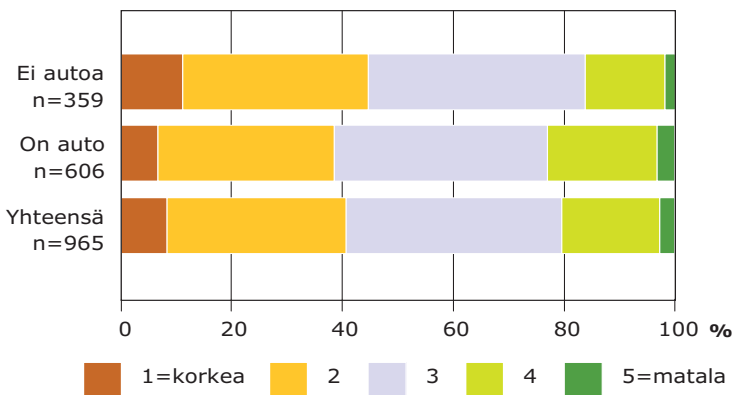


** $\chi^2=128$; $df=4$; $p<0,01$

Ei ole yllättävää, että auton omistajat vastustavat autoilun hankaloittamista useammin kuin ne, joiden käytössä ei ole autoa (kuvio 20). Noin kolmasosa (31 %) auton omistajista vastustaa autoilun hankaloittamista paljon ja lähes kolmasosa (30 %) vastustaa sitä jonkin verran. Niistä, joilla ei ole autoa, vastaavat osuudet ovat neljäsosan luokkaa (23 % ja 25 %). Seitsemäsosa (14 %) autottomista kannattaa autoilun hankaloittamista paljon ja reilu neljäsosa (27 %) jonkin verran. Osuudet vaikuttavat suurilta verrattuna auton omistajien lukuihin, sillä auton omistajista vain 3 prosenttia kannattaa autoilun hankaloittamista paljon ja seitsemäsosa (14 %) jonkin verran. Kuviosta voidaan myös jälleen huomata, että vastaajista jopa neljäsosa (26 %) ei kannata eikä vastusta autoilun hankaloittamista.

Myös konkreettista ympäristökäyttäytymistä mittaava summamuuttuja voidaan ristiintaulukoida auton omistamisen mukaan (kuvio 21). Näyttääkin siltä, että pienempi osuus auton omistajista raportoi korkeaa tai melko korkeaa ympäristökäyttäytymistä kuin autottomista. Auton omistajista 7 prosenttia raportoi korkeaa ympäristökäyttäytymistä, kun autottomista näin tekee 11 prosenttia. Auton omistajista vajaa kolmasosa (32 %) ja autottomista reilu kolmasosa (34 %) raportoi melko korkeaa ympäristökäyttäytymistä. Lisäksi viidesosa (20 %) auton omistajista raportoi melko matalaa ja muutama prosentti (3 %) hyvin matalaa ympäristökäyttäytymistä, kun vastaavat osuudet ovat autottomilla vajaa seitsemäsosa (15 %) ja pari prosenttia (2 %). Kiinnostavaa on kuitenkin se, että erot auton omistajien ja autottomien välillä eivät tässä kohtaa ole kovin suuria verrattuna esimerkiksi edelliseen taulukkoon autoilun hankaloittamisen kannatuksesta auton omistamisen mukaan (kuvio 20). Auton omistajat voivat siis hyvinkin vastustaa autoilun hankaloittamista ja samalla tehdä itse toimenpiteitä Itämeren suojelemiseksi.

Kuvio 21. Konkreettinen ympäristökäyttäytyminen auton omistamisen mukaan (%)*

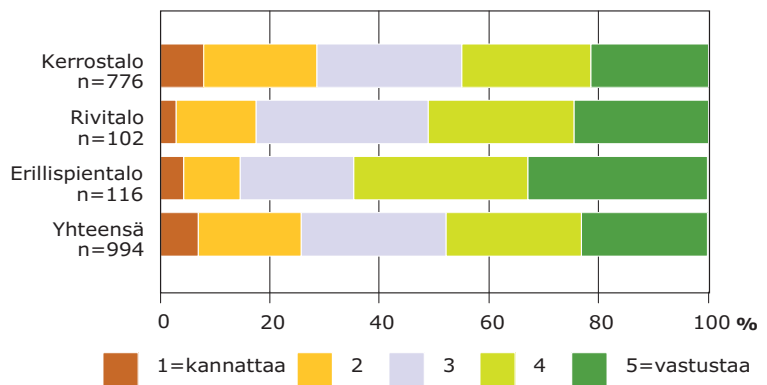


* $\chi^2=11$; $df=4$; $p<0,05$

Kun summamuuttujia tarkastellaan iän mukaan, vaikuttaa siltä, että erityisesti kolmekymppiset sekä kannattavat autoilun hankaloittamista että raportoivat korkeaa

ympäristökäyttämistä. Korkeaa ympäristökäyttämistä raportoi erityisesti myös yli 65-vuotiaiden ikäryhmä. Tulokset eivät kuitenkaan ole tilastollisesti merkitseviä, joten yleistystä perusjoukkoon ei voida tehdä. Myöskään koulutuksen mukaiset erot eivät ole tilastollisesti merkitseviä, joten väärän yleistyksen vaara on hyvin suuri. Tästä otoksesta voidaan kuitenkin sanoa, että korkeammin koulutetut kannattavat useammin autoilun hankaloittamista. Konkreettisen ympäristökäyttämisen jakaumissa ei sen sijaan ole merkittävää eroa eri koulutusasteiden välillä.

Kuvio 22. Autoilun hankaloittaminen talotyyppin mukaan (%)**



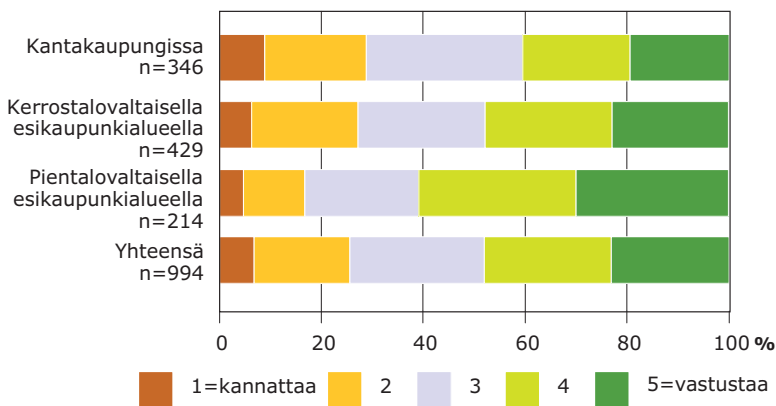
** $\chi^2=23$; $df=8$; $p<0,01$

Autoilun hankaloittamisen kannatuksessa on eroja asumiseen liittyvien taustamuuttujien mukaan. Eroja jakaumissa on esimerkiksi talotyyppin mukaan (kuvio 22). Kerrostalossa asuvista vajaa kymmenesosa (8 %) kannattaa autoilun hankaloittamista vahvasti ja viidesosa (21 %) jonkin verran, kun rivitalossa asuvien vastaavat osuudet ovat muutama prosentti (3 %) ja seitsemäsosa (15 %) ja erillispientalojen asukkaiden muutama prosentti (4 %) ja kymmenesosa (10 %). Erityisesti kerrostalossa asuvat siis kannattavat autoilun hankaloittamista. Erillispientaloissa asuvista autoilun hankaloittamista vastustaa paljon kolmasosa (33 %) ja jonkin verran samaten kolmasosa (32 %). Kerrostaloissa asuvista autoilun hankaloittamista vastustaa harvempi: noin viidesosa (21 %) paljon ja noin neljäsosa (24 %) jonkin verran. Kuviosta voidaan myös huomata, että kerrostaloissa ja rivitaloissa asuvista pienempi osuus on ottanut neutraalin kannan autoilun hankaloittamiseen. Kerrostalossa asuvista reilu neljäsosa (27 %), rivitalossa asuvista noin joka kolmas (31 %) ja erillispientalossa asuvista noin joka viides (21 %) ei kannata eikä vastusta autoilun hankaloittamista. Tämä tulos voidaan tulkita niin, että suuremmalla osuudella erillispientaloissa asuvista kuin muiden talotyyppien asukeista on selkeä ja usein vastustava kanta autoilun hankaloittamiseen.

Konkreettista ympäristökäyttämistä mittaavan summamuuttujan ristiintaulukointi asumiseen liittyvien taustamuuttujien mukaan ei tuota tilastollisesti merkitseviä eroja. Otoksesta voidaan kuitenkin sanoa, että kerrostalossa asuvat raportoivat

hieman korkeampaa ympäristökäyttäytymistä kuin rivitaloissa tai erillispientaloissa asuvat. Myös asuinpaikka vaikuttaa merkitykselliseltä ympäristökäyttäytymisen suhteen, sillä kantakaupungissa asuvat raportoivat korkeampaa ympäristökäyttäytymistä kuin kerrostalo- tai pientalovaltaisella esikaupunkialueella asuvat. Matalassa ympäristökäyttäytymisessä ei sen sijaan ole juurikaan eroja asuinpaikan mukaan. Tämä selittyy sillä, että suurempi osuus kerros- ja pientalovaltaisilla alueilla kuin kantakaupungissa asuvista vastaajista on valinnut neutraalin vaihtoehdon.

Kuvio 23. Autoilun hankaloittaminen asuinpaikan mukaan (%)**

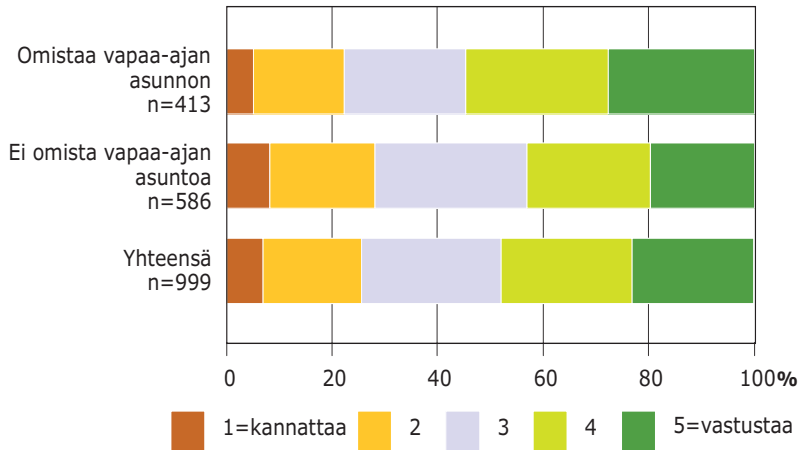


** $\chi^2=26$; $df=8$; $p<0,01$

Autoilun hankaloittamisen kannatuksessa on eroja myös asuinpaikan mukaan (kuvio 23). Tämä ei ole yllättävää, sillä asuinpaikalla ja talotyypillä on vahva tilastollisesti merkitsevä korrelaatio ($r=0,608$), eli kantakaupunkilaiset asuvat todennäköisemmin kerrostalossa ja pientalovaltaisella alueella asutaan todennäköisemmin erillispientalossa. Erot asuinpaikan mukaan näyttävätkin jo edellä kerrotun mukaisilta: kantakaupungissa asuvista kymmenesosa (9 %) kannattaa autoilun hankaloittamista vahvasti ja viidesosa (20 %) jonkin verran. Nämä osuudet eroavat vain hieman kerrostalovaltaisten alueiden vastaavista osuuksista (6 % ja 21 %). Pientalovaltaisilla alueilla autoilun hankaloittamista kannattaa kuitenkin harvempi: vahvasti 5 prosentin ja jonkin verran 12 prosentin osuus. Pientalovaltaisella asuinpaikalla autoilun hankaloittamisen kannatus on yhteensä siis noin 10 prosenttiyksikköä alhaisempaa kuin kantakaupungissa tai pientalovaltaisella alueella. Autoilun hankaloittamisen vastustuksessa on vielä merkittävämpiä eroja, sillä pientalovaltaisella alueella hankaloittamista vastustaa jonkin verran kolmasosa (31 %), mikä vertautuu kantakaupungissa asuvien viidesosaan (21 %) ja kerrostalovaltaisen alueen neljäsosaan (25 %). Paljon autoilun hankaloittamista vastustaa pientalovaltaisilla alueilla vajaa kolmasosa (30 %) verrattuna kantakaupungissa asuvien viidesosaan (19 %) ja kerrostalovaltaisen alueen vajaaseen neljäsosaan (23 %). Jälleen voidaan myös huomata, että autoilun hankaloittamiseen päätti

olla ottamatta kantaa pienempi osuus pientalovaltaisella alueella asuvista (22 %) kuin kantakaupungissa (31 %) tai kerrostalovaltaisella alueella asuvista (25 %).

Kuvio 24. Autoilun hankaloittaminen vapaa-ajanasunnon omistamisen mukaan (%)**



** $\chi^2=15$; $df=4$; $p<0,01$

Eroja saadaan myös ristiintaulukoimalla autoilun hankaloittamisen kannatusta mitaava summamuuttuja vapaa-ajanasunnon omistamisen mukaan (kuvio 24). Esimerkiksi vapaa-ajanasunnon omistavista autoilun hankaloittamista vastustaa paljon reilu neljäsosa (28 %), kun taas niistä, joilla ei ole vapaa-ajanasuntoa, hankaloittamista vastustaa vain viidesosa (20 %). Erot autoilun hankaloittamisen kannatuksessa vapaa-ajanasunnon omistamisen mukaan eivät kuitenkaan ole kovin suuria. Yksi selitys tälle voisi olla se, että autoilun hankaloittamisen (esim. ruuhkamaksut, pysäköintimaksut) ei nähdä haittaavan ajamista vapaa-ajanasunnolle.

Konkreettisesti ympäristökäyttäytymisessä ei otoksen mukaan ole juuri eroa vapaa-ajanasunnon omistamisen mukaan. Asunnon hallintasuhdekaan (omistusasunto/vuokra-asunto/muu) ei tuota tilastollisesti merkitseviä eroja konkreettiseen ympäristökäyttäytymiseen. Otoksen mukaan vaikuttaa kuitenkin siltä, että omistusasunnossa asuvat kannattavat jonkin verran vähemmän autoilun hankaloittamista kuin vuokralla asuvat. Perusjoukosta ei voida tehdä vastaavia päätelmiä.

10.3 Ympäristökäyttäytymisen mittaaminen tässä kyselyssä

Ympäristökäyttäytymistä pyrittiin mittaamaan tässä kyselyssä myös muun muassa kysymyssarjalla 10: ”Oletteko tehneet seuraavia toimenpiteitä? Entä pidättekö näitä toimenpiteitä ilmastonmuutosta hillitsevinä?” Voitaisiin olettaa, että lueteltujen toimenpiteiden taustalla vaikuttaisi faktori *ympäristökäyttäytyminen* tai vaihtoehtoisesti useita erityyppistä ympäristökäyttäytymistä mittaavia faktoreita. Faktorianalyysi kuitenkin osoittaa, ettei kysymyssarjan muuttujien taustalta löydy faktoreihin tiivistyvää logiikkaa, vaan kukin muuttuja noudattaa pitkälle omaa logiikkaansa. Kysymyssarja ei siis onnistu mittaamaan taustalla piilevää ympäristökäyttäytymiseksi tiivistyvää ulottuvuutta.

Avoimissa vastauksissa puhutaankin muun muassa rahan vaikutuksesta ympäristövalintoihin.

”Toivoisin vielä selkeämmin erottelua tekojen motiivien suhteen (joskin täytyy tunnustaa, että huonomminkin tehtyjä kyselyjä olen nähnyt.) Käytän luomuruokaa ja lähiruokaa koska haluan tukea paikallisia tuottajia. Energiaa säästän koska keksin rahoilleni muutakin käyttöä kuin sähkömaksu.”

Kysymyssarja 10 ei ehkä mittaakaan pelkästään ympäristövalintoja, vaan myös säästäväisyyttä. Kun esimerkiksi peräti 95 prosenttia vastaajista sanoo pyrkivänsä ostamaan ruokaa niin, ettei joudu heittämään sitä pois, ensisijaisena motivaattorina saat- taakin olla raha. Koska muuttujien taustalta ei kuitenkaan löydetä mielekästä faktoria, ei voida ajatella, että kysymyssarja mittaisi suoraan säästäväisyyttäkään. Sen sijaan se mittaa useita erilaisia asioita, jotka eivät tiivisty faktoreiksi.

11 VASTAUKSET AVOIMEEN KYSYMYKSEEN

Kyselyssä on yksi varsinainen avokysymys: Haluatteko vielä kertoa jotain *kyselyn aihepiiriin liittyvistä asioista?* (kysymys 36). Kysymys on tuottanut 308 avovastausta, eli vajaa joka kolmas kyselyn 1 017 vastaajasta on vastannut tähän kohtaan. Vastaukset on koodattu Atlas.ti-ohjelmistolla teemaperheisiin. Yksi vastaus on saatettu teemotella kokonaan tai osin useaan eri luokkaan, jos se käsittelee useita aineistossa toistuvia teemoja. 308 vastauksesta luokkiin on jaettu 642 lausumaa. 32 vastausta ei ollut luokiteltavissa mihinkään luokkaan. Tässä esitellään aineistossa useimmin toistuneet teemat. Aineistoesimerkit on kursivoitu, mutta niiden sisältöä tai kieltä ei ole muokattu millään tavoin.

Kuvio 25. Teemapilvi avovastauksista



11.1 Liikennevälineet

Avovastaukset liittyvät erityisesti liikennevälineisiin, sillä jopa 58 lausumaa koskee julkista liikennettä, 55 liittyy autoihin ja 42 pyöräilyyn. Näiden luokkien sisällä merkittävästi toistuvat teemat on edelleen jaettu alaluokkiin: pyörä- ja autoteiden määrää ja laatua koskee 29 lausumaa, pysäköintiä koskee 18 lausumaa ja lisää julkisen liikenteen linjoja ja/tai vuoroja pyydetään 27 lausumassa. Ruuhkamaksuja käsitellään 15 lausumassa.

Merkittävässä osuudessa 58 julkista liikennettä koskevasta lausumasta esitetään, että hintoja olisi alennettava, jotta julkisesta liikenteestä tulisi todella edullinen vaihtoehto autoilulle. Vieläkin useammassa lausumassa toivotaan, että julkisen liikenteen houkuttelevuutta lisättäisiin kehittämällä sen toimivuutta. Vuorovälien tulisi olla lyhyempiä, jotta liikennevälineet eivät olisi niin ruuhkaisia ja jotta vastaajien ei tarvitsisi odotella pysäkillä. Vastauksissa esitetään, että etenkin vuorotyöläisten on vaikeaa liikkua julkisilla liikennevälineillä. Muutamassa lausumassa toivotaan taas nimenomaan aikataulujen luotettavuutta. *"Julkisen liikenteen verkosto on Helsingissä hyvä, mutta myöhästelyt ja perumiset rassaavat paljon – jännittää, ehtiikö töihin ajoissa."*

Julkisella liikennevälineellä liikkumista pidetään huomattavasti hitaampana kuin yksityisautoilua. Lisää linjoja toivotaan etenkin poikittaisliikenteeseen, esimerkiksi metro- ja raideliikenteeseen toivotaan laajennusta. *"Julkinen liikenne ei lisäännä ruuhkamaksuilla. Ensin pitää laittaa julkinen liikenne kuntoon, mittavasti vuoroja, kalustoa, junat kulkemaan aikatauluissaan, poikittaisliikenne kuntoon - sitten voidaan kuvitella ihmisten siirtyvän julkisen liikenteen käyttäjiksi. Jos nyt työmatka kestää julkisilla 1,5 h ja omalla autolla 30 min, on aivan varmaa, että omalla autolla ajelu jatkuu!"* Julkisen liikenteen toimivuutta myös kiitellään. *"Helsinki on mielestäni järjestänyt paremmin sekä joukkoliikenteen että kevyenliikenteen kuin muut Suomen "suuret" kaupungit."*

Teiden laatua toivotaan panostusta 29 lausumassa. Katupölyn puhdistusta kannatetaan, mutta vieläkin useammin toivotaan resursseja tiestön talvikunnossapitoon. Vastauksissa esitetään, että jos teitä ei pidetä kunnossa, autot voivat rikkoutua ja etenkin pyöräilijät joutua vaaratilanteisiin. *"Etenkin pyöräteiden talvikunnossapitoa (HUOM kulosaarensilta on aina vaarallisen huonossa kunnossa!)"* Pyöräteitä toivotaan paitsi kunnostettavan myös lisää. *"Pyöräteitä lisää, merkittävä paremmin ja parannettava!"*

Pyöräilyyn liittyvästä 42 lausumasta suuressa osassa toivotaan autojen ja jalankulkijoiden väylistä erotettuja pyöräteitä varsinkin kantakaupunkiin. *"Pyöräilymahdollisuuksia Helsingissä tulisi ehdottomasti parantaa, nyt pyöräilijät ovat joko autojen tai kävelijöiden tiellä."* Pyöräily autojen seassa saattaa tuntua vaaralliselta. *Jotkut vastaajat ovat myös sitä mieltä, että pyöräilijät aiheuttavat vaaratilanteita kävelijöille ja jopa autoilijoille. "Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden yhteiselämää tulisi kehittää. Suuri osa pyöräilijöistä ajaa ylinopeutta ja aiheuttaa vaaratilanteita. Tämä on asennekysymys, sekoitetaan kaupunkipyöräily ja kilpapyöräily."*

Pysäköintiä koskee 18 lausumaa. Autoille toivotaan lisää pysäköintipaikkoja. Jotkut toivovat rankempaa sakottamista ja toiset tahtovat maksuttomiakin pysäköintipaikkoja. *"Bygg centrumtunnel -> minskar trafiken i centrum (minskar trafiken på Bule-*

vardeen, Fabriksgatan, Esplanaden, Kronohagen, Parkgatan etc.). Bygg underjordiska parkeringsplatser invid centrumtunnel.” Myös polkupyörien turvalliseen pysäköintiin toivotaan panostusta. ”Polkupyörien säilyttäminen/lukitseminen/parkkeeraus on tehtävä mahdolliseksi – nyt pyörät varastetaan eikä niitä uskalla jättää mihinkään.”

Autoiluun liittyvät vastaukset jakautuvat kahteen luokkaan: autoilun rajoittamista kannattaviin ja tätä rajoittamista vastustaviin lausumiin. Autoilun rajoittamista kannattavat toivovat muun muassa ruuhkamaksuja. ”Yksityisautoilu kiellettävä keskusta/ ydinalueella virka-aikana ja asetettava ruuhkamaksut kaikille autoille kehä 1 sisäpuolelle, poislukien julkinen liikenne, taksit, kuorma-autot joilla liikennöintilupa.” Autoa työssään tarvitseville ei siis välttämättä haluttaisi ruuhkamaksuja. ”Ruuhkamaksut olisivat myös osittain hyväksyttäviä, tosin kantakaupungissa asuville eri hinnat, kuin myös yrittäjille/yrityksille joilla autoilu on liiketoimintaa.”

Suurempi osuus autoiluun liittyvistä lausumista kuitenkin esittää, että autoilua rajoitetaan Helsingissä jo liikaa eikä esimerkiksi ruuhkamaksuja siksi kannateta. ”Miksi Helsingin kaupunki vaikeuttaa kaikin tavoin autoilua keskustassa? Kolmet pysäköintimaksut. Ylityspysäköinti [yrityspysäköinti] lähes neljä kertaa kalliimpaa kuin asukas-pysäköinti.”

Julkisen liikenteen kehittäminenkin ei välttämättä saisi näitä vastaajia käyttämään joukkoliikennettä yksityisautoilun sijaan. ”Mielestäni energian ’hyödytön tuhlaaminen’ on typerää, mutta hysteerinen ekotrendi on sietämätöntä. Ekotrendissä kasvatetaan kulutusta ’ympäristövaikutusten pienentämisen varjolla’ (eli ostatetaan ihmisillä energiansäästölamppuja, vähempikulutusellisia autoja ym..) vaikka hyödyllisintä olisi käyttää hyvät ja toimivat esineet elinkaarensa loppuun. Ekotrendissä tuotetaan myös vain yhdestä näkökulmasta ekologisempia tuotteita markkinoille. Yksityisautoilu on Suomen harvaanasutussa maassa lähes elinehto joustavuuden ja ajankäytön näkökulmasta. Julkista liikennettä käyttäessä ihminen joutuu aina sitoutumaan jonkun toisen osapuolen määrittämiin aikatauluihin (ja niiden äkillisiinmuutoksiin) ja näinollen muotoutuu riippuvuussuhde liikkuvuuden näkökulmasta jolloin menään kehityksessä taaksepäin. Käytän yksityisautoa juuri siksi, että haluan itse päättää milloin liikun, mihin liikun, missä seurassa liikun ja minkälainen kuorma minulla on mukamani. Ruuhkamaksut eivät vaikuttaisi omaan yksityisauton käyttöni, ellei sitten yksityisautoilua kielletä kokonaan tai kriminalisoida. Silloin myöskin voi mieltä onko tämä yhteiskunta enään sellainen paikka jossa haluaa asua. Mielestäni kierrätysasiat ovat Suomessa suhteellisen hyvin ’hanskassa’ ihmisillä ja enemmänkin pitäisi keskittyä knowhow:n viettiin ulkomaille, esim Etelä-Eurooppaan jne. On mielestäni hyvä että ympäristöasioihin kiinnitetään huomiota yleisellä tasolla ja luodaan tietämystä ns. oikeista kestävästä ratkaisuista mutta liika hössöttäminen asian tiimoilta olisi hyvä lopettaa. Pian ollaan tilanteessa jossa yksittäinen henkilö pyytelee anteeksi olemassa-oloon kun joutuu nyt sitten hengittämään tätä ilmaa ja siitä tulee hiilijalanjälkeä. Onko siinäkään sitten enää mitään järkeä :P”

Aineistossa on myös lausumia, jotka pitävät joukkoliikenteen lisäämistä suorastaan järjettömänä. ”Minusta Helsingin pitäisi suosia kaikkia liikkumismuotoja tasapuolisesti syrjimättä autoilua. Jos autoilua hankaloitetaan vielä nykyistä enemmän, tuloksesta tulee olemaan joukkoliikenteen suhteen täydellinen katastrofi. Kadut menisivät tukkoon tarvittavien bussien määrästä. Kaupungin talous kaatuisi niiden hankintaan

ja toiminnan ylläpitämiseen. Paikallisjunaliikennettä ei voi lisätä laisinkaan, koska se on jo nykyisellään kapasiteettinsa äärrajoilla. Toistan alussa esittämäni mielipiteeni. Kehittäkää kaikkia liikkumismuotoja tasapuolisesti rinnakkain autoilun sujuvuutta unohtamatta. Mitä useammasta sujuvasta liikuntamuodosta asukkailla on mahdollisuus valita, sitä parempi kaupunkimme talouden, ympäristön ja viihtyvyyden kannalta. Uskon, että jokainen kaupunkimme asukas löytää itse itselleen ja elämäntilanteelleen sopivimman liikkumismuodon ja se heille tulisi myöskin suoda ja parhaalla mahdollisella tavalla järjestää.”

Asennekasvatusta tai valistusta kaivataan 27 lausumassa. Tietoa pitäisi jakaa sekä autoilijoille että pyöräilijöille. *”Ehdottomasti kehitettävä pyöräilyä keskustassa: yksisuuntaisia pitää saada ajaa vastakarvaan ja autoilijoita valistettava/totutettava siihen että pyöräilijät kuuluvat myös ajokaistoille keskustan kaduilla.”*

”Pyöräilijät aiheuttavat liikenteessä kokemukseni mukaan paljon vaaratilanteita, koska ei tunne tai välitä perusliikennesäännöistä ja siksi, että eivät omaa tilanteentajua; tämä johtaa usein äkkipysähdyksiin ym. Olen omalla tarkkaavaisuudellani liikenteessä estänyt ainakin kahdesti onnettomuuden, joka olisi johtunut pyöräilijän toiminnasta (ei seuraa liikennettä) ja olisi johtanut pyöräilijän loukkaantumiseen!”

11.2 Ympäristön laatu

Joidenkin vastaajien mukaan paitsi liikenteessä liikkuvat myös julkisen tilan sotkijat tarvitsisivat asennekasvatusta. *”Roskaamisen vastainen asennekampanja ei olisi pahitteeksi Helsingin kouluissa; ainakin täällä Pohjois-Helsingin matalapalkkaisilla alueilla roskataan surutta, ja se on ennenkaikkea tyhmintä juuri metsäalueilla yms. -heitetään roskat puskiin ja ojien pohjille, heitetään kun muutkin heittävät. Lapsille ja nuorille pitäisi saada ihan konkreettista tutustumista kaatopaikkoihin, kaupungin kunnossapitohenkilökuntaan, biologeihin yms. Paikoitellen minulle tulee jo mieleen Intia, kun menoa katselee; Intiassahan oja on kaatopaikan korvike. Käykää katomassa vaikka Henrik Forsiuksen tien päässä olevan metsän reunaa ja siellä ojaa, miltä se näyttää kun lumi on sulanut pois.”*

Ympäristön siivottomuuteen liittyikin 22 lausumaa. Lisäksi 10 lausumassa toivotaan lisää jäteastioita ympäri kaupunkia. Väitetään, että julkinen tila on turhan likaista ja etenkin virtsaamisongelmaa paheksutaan. Ratkaisuksi sotkemiselle esitetään paitsi asennekasvatusta myös esimerkiksi lisää siivousta ja jäteastioita. *”Yleinen siisteys, WC:n lisääminen kantakaupungissa ja ulkoilualueille. Roskiksia enemmän ja isompia (Bussipysäkit!) Kesällä turisteille jää epäsiisti kuva kantakaupungista.”* Sekajäteastioiden lisäksi muidenkin jätteiden kierrätysastioita toivotaan lisää. Kierrättämistä koskee 22 lausumaa. *”Kierrätykseen kuuluva: sorttiasemat aivan liian hankala ratkaisu ihmiselle, joka ei autoile. Olisi tärkeää saada kaikki kierrätys kotitalouksien luo, missä metalli-, energia-, lasi- ja ongelmajäte. Kaupungissa turhan vähän roskiksia, minne ne menivät?”*

Viheralueita ja niiden hoitoa toivotaan 29 lausumassa. Puistojen siistiyteen tahdotaan lisää panostusta, ja toivotaan, että viheralueita säilytettäisiin rakentamattomi-

na. *"Puistojen siisteyteen enemmän varoja - roska-astioita, puiston vartijoita, design kulttuja, ei ole vain taidetta, vaan myös viihtyisää kaupunki kulttuuria ja siisteyttä."*

"Lähialueella olevia lomanviettopaikkoja (kesämajat, siirtolapuutarhat) tulee kehittää ja markkinoida ilmastoystävällisenä mökkeilytasana. Alueita tulee kehittää ja lisätä, eikä karsia ja supistaa."

"Lisää puistoa joka sitoo katupölyä ja puhdistaa ilmaa. Toivottavasti myös enemmän ikivihreitä kasveja."

Ilmanlaatuun liittyviä lausumia löytyy 10. Katupölyä pidetään keskeisenä ilmanlaatua rasittavana tekijänä. Meluun liittyviä lausumia on taas 14. Näistä suurimmassa osassa toivotaan liikennemelun vähentämistä esimerkiksi meluastein. *"Jos läpiajo tapahtuu tiheiden asuntoalueiden kautta, niin päällyste kaduilla voisi olla melua säästävää. Ilmanlaatu olisi parempi, jos nämä kadut ensisijaisesti puhdistettaisiin keväällä hiekasta ja talvella lumesta, sekä kielletäisiin jatkuva pysäköinti niiden varrella. Mikäli mahdollista, ohjattaisiin liikenne kulkemaan teollisuusalueiden tms. läpi, säästäen asuntokatuja, ainakin isot rekat. Lisää ylikulkusiltoja vilkkaiden katujen tuntumaan. Kaarevia, läpinäkyviä meluaitoja. Ääni ei nouse ylöspäin."*

11.3 Ympäristökäyttäytyminen

Luokkaan puolustautuminen on sijoitettu 36 lausumaa. Tähän luokkaan kuuluviksi lasketuille vastauksille yhteistä on se, että niissä näkyy vastaajan tarve perustella ja oikeuttaa ympäristökäyttäytymistensä. Vastajat kertovat, mitä ympäristötekoja he jo tekevät tai suunnittelevat tekevänsä. *"Elän vaatimatonta elämää, hiilijalanjälki ei kovin suuri voi olla. Opetan lapsenlapsillekin säästeliästä ja vähän jätteitä jättävää elämäntapaa. Käytän autoa (bussia) vain lastenlasten kanssa harrastuksiin mennessä. Kesät, syksyt ja kevät pyöräilen."*

"Toinen auto hankittiin jotta lapset ehtii viedä ja hakea 2 eri hoitopaikasta. Kun lapset koulussa, autosta luovutaan."

Tässä luokassa toistuvat erityisesti lausumat, joissa perustellaan auton käyttöä pakotilanteella. Autolla joudutaan liikkumaan joitakin matkoja esimerkiksi siksi, ettei julkisen liikenteen vaihtoehtoja ole. Muutamassa lausumassa toivotaan lähipalveluiden kehittämistä, jotta autoa ei tarvitsisi käyttää. Myös esimerkiksi mökiltä on kuljettava autolla kauppaan, ja autoilu voi olla osa palkkatyötä. *"Olen ammatiltani laitekorjaaja ja joudun käyttämään autoa työssäni asiakkaille. Kannatan ruuhkamaksuja, mutta se ei saisi hankaloittaa/estää ansiotyöhön kuuluvaa autonkäyttöä. Itse käytän vapaa-ajanani pääasiallisesti julkista liikennettä."*

"Vaikka kuinka haluaisi käyttää julkista liikennettä, se ei vaan ole mahdollista eli autoilijoita tarvitse syyllistää. Hyvässä kaupungissa kaikki kulkijat voivat liikkua sujuvasti jos halutaan näin asia järjestää. Kun saa itse valita kulkuvälineen niin julkinen saattaa kasvaa ja hiilijalanjälki pienenee. Ei pakolla eikä kiusanteolla."

Asunnon kulutuslukumia ei ole joidenkin vastaajien mukaan mahdollista seurata. *"Vuokra-asunnossa yhtiön energiakulutusta ei pysty seuraamaan."* Energiankulutukseen ei ehkä ole myöskään mahdollista vaikuttaa. *"Helsingin kaupungin vuokrataloissa*

ei voi juurikaan vaikuttaa esim. pihavalot palavat päivänvalollakin, autot ajavat pihaluueella, asunnossa ei ole termostaatteja pattereissa, kylpyhuoneen lattialämmitys on pakko pitää päällä kun muuten ei tarkene (tavallista patteri lämmitystä kylppärisä ei ole) Tämän kaltaiset asiat eivät kiinnosta isännöitsijää. Lämpöhukka kaupungin asunnoissa on varmastikin kova, koska talvella asunto vetää niin lattian raoista kuin ikkunoistakin (talo rakennettu 2003). Huonon rakentamisen seuraukset näkyvät aina-kin energian kulutuksessa. Muutoin meidän tuloluokan ihmisillä ei ole varaa hirveästi kulutusjuhlaa viettää.”

Valikoima määrää, ettei ympäristöystävällisiä valintoja ole mahdollista tehdä. Esimerkiksi lähi- tai luomuruokaa ei ehkä ole saatavilla. *”Kulutustottumuksissa on helppoa sanoa suosivansa jotain ekologista, mutta käytännössä syödä pitää ja valikoima määrää ostopäätöksen.”*

*”Lisää luomuviljelyä ym. maanviljelijöiden ja pienteurastamoiden toimintaa hel-
potettava.”*

Vastaajien mukaan raha monesti määrää tekoja. *”Nykyinen taloustilanne huushol-
lissamme pakottaa valitsemaan halvimmat tavat, oli ne ympäristöystävällisiä tai ei.”*

*”Olisi tahtoa tehdä enemmän ympäristötekoja omassa arkielämässä, mutta tämän-
hetkinen taloudellinen elämäntilanne vaikeuttaa sitä. Esim. luomuruoan ostaminen
on vielä aika kallista. Toisaalta opiskelijabudjetilla ei ole varaa kauheesti kuluttaa mi-
hinkään turhaan ja sehän on ekologista se!”*

Aineistossa esimerkiksi autoilua oikeutetaan siis sillä, että ulkoisen pakon vuoksi muuta ei ole mahdollista valita. Julkisen liikenteen toimivuuden kehittäminen tuskin kuitenkaan vähentäisi yksityisautoilua räjähdysmäisesti. Voidaan nimittäin olettaa, että osa vastaajista vetoaa pakkotilanteeseen, koska sitä voidaan pitää yleisesti hyväksyttynä perusteluna omalle autoilulle. Autoilua koskeva aikaisempi tutkimus kuitenkin osoittaa, että autoilu voidaan valita hyvin monenlaisin perustein. Näitä perusteita voivat olla esimerkiksi saavutettava status tai yksityisen tilan kaipuu (esim. Sheller & Urry 2000).

Ympäristöystävällisen käyttäytymisen hintaan viitataan 36 lausumassa. Ympäris-
töystävällisten tuotteiden kallis hinta puhuttaa. Yleisiä ovat myös sellaiset väitteet,
että autolla liikkuminen ei ole merkittävästi kalliimpaa tai että se on jopa edullisempaa
kuin julkisella liikenteellä kulkeminen. *”Bussimaksut HKT-VANTAA-ESPOO kertamak-
sut liian kalliita. Junaliput liian kalliita. Autolla matkustaminen tulee halvemmaksi!”*

*”Yksityisautoilu ei tule vähentymään lisäämällä veroja, ruuhkamaksuja jne. niin
kauan kuin julkinen liikenne on näin kallista. Varsinkin kun hintoja nostetaan joka
vuosi. Halvemmat hinnat, reittien ja vuorojen lisäys saa ihmiset käyttämään julkisia.”*

Autoon on ehkä sijoitettu rahallisesti sen verran, ettei sitä kannata seisottaa au-
totallissa. Muutamia sellaisia ehdotuksia löytyy, että auton omistamisesta sinänsä ei
tarvitsisi maksaa, vaan ainoastaan sillä liikkumisesta eli polttoaineesta. *”Esim. auton
pitäminen tulisi olla edullista, polttoaine voi olla silloin kallistakin. Jos vuotuiset auton
pito kustannukset ovat korkeat, ohjaa se käyttämään omaa autoa (jos julkinen liikenne
sihteessä saman hint. kuin polttoaine + hitaampaa) . jotkut pitävät autoa vain mökki
tai satunnaiseen liikenteeseen jolloin kynnys käyttäminen laskeesjoo....”*

*”Auton ylläpito on jo niin kallista, että sen käyttämistä ei pidä tehdä hankalammaksi
ja kalliimmaksi, vaan päinvastoin. Auton ylläpito ja käyttö täytyy tehdä halvemmaksi,*

jolloin sitä ei ole pakko käyttää kaikkeen kulkemiseen, koska edullinen julkinen liikenne olisi silloin todellinen vaihtoehto. Nyt ajamattomat kilometrit ovat niitä kalleimpia kilometrejä. Siksi autoa ei ole varaa seisottaa käyttämättä, kun sitä kerran ylläpitää.”

Joissakin lausumissa muistutetaan, että verovaratkien ovat rajalliset. ”Kun kysytään, mitä kaupungin tulisi tehdä, voisi myös kysyä, paljonko olisi valmis näistä kaikista asioista maksamaan. Tällaisessa kyselyssä on helppo ruksia asioita, joihin kaupungin tulisi laittaa rahaa. Kuitenkin kuntataloudessa on monta muutakin rahareikää. Eri asioilla on eri painoarvot. Kaupunkilaisia olisi voinut pyytää priorisoimaan ympäristötekoja, sillä kaikkea edellä lueteltua ei millään voida täysimittaisesti verovaroin toteuttaa.”

Ympäristö- ja energiaveroihin suhtaudutaan osin nihkeästi. ”En usko ns. ohjaavaan verotukseen vaan kylmään lainsäädäntöön. Samoin en usko kokonaisuutena vähemmän saastuttavan yhteisön (esim. haja-asutusalue)kuormittamiseen poltto-aine, jätevesi yms muilla veroilla. Vaikka itse asun kantakaupungissa ei muiden tarvitse valita samoin verotuksen ohjaamana.”

11.4 Tämän kyselyn kommentointia

Kyselyä pidetään hienona 17 lausumassa, joissa esitetään, että se käsittelee tärkeitä aiheita. ”Hienoja asioita käsittelyssä, toivottavasti jotain konkreettista myönteistä muutosta saadaan aikaan. Tsemppiä!”

Kyselyyn toivotaan kehitystä 48 lausumassa. Tässä luokassa toistuvat erityisesti lausumat, jotka pitävät kyselyä asenteellisena ja johdattelevana. Kyselyn nähdään tähtäävän esimerkiksi yksityisautoilun vähentämiseen. ”Kysymykset olivat provosoiivia. Niistä tiesi, mitä vastausta odotetaan. Uskon, että tällainen kysymysten asettelu ei anna luotettavaa lopputulosta. Hyvää työtä!”

”Tutkimus on sisällöltään todella asenteellinen monelta osin ja siksi tällainen tutkimus sai minut tuhtumaan monilta osin. Vastausvaihtoehtoja annetaan siten, että vastasi kummin vain, niin vastaus on tutkimuksen tekijän asenteiden/toiveiden mukainen. Mm. pyöräilystä kysytään asioita näin. Yhtäkään kysymystä ei esitetä siitä, miten kulkuneuvon (siis myös pyörän) tulisi liikkua liikenteessä. Suuresta osasta pyöräilijöitä on tullut välinpitämättömyytensä takia suuri vaaratekijäliikenteessä (liikennesäännöt, punaiset valot, katujen yksisuuntaisuus, jalkakäytävällä pyöräily). Kunnioitan pyöräilijää liikenteessä ja ajan itsekin pyörällä ja pyöräilijä saa osansa ajoradasta kun ajaa liikennesääntöjen mukaan. Kun pyöräilijä aiheuttaa vaaratilanteita liikenteessä, niin en ole kertaakaan nähnyt, saati sitten kuullut, että poliisi olisi puuttunut pyöräilijän edesottamuksiin. Tämän tutkimuksen kysymyksenasettelu on vähän sen suuntainen, että pyöräilijöiden tulisi sallia ajella ihan vapaasti, ilman vastuita. Kovin ympäristöystävällisenä en voi myös pitää näiden esitettyjen pyörätaskujen sijoittelua risteyksessä tukkimaan koko liikenteen sujuvuutta. Ei kovin vihreä arvo, että kaiken liikenteen tulisi seisoa liikenteessä ja saastuttaa kun ensin hitaampi liikenne lähtee valoista liikkelle. Pyöräilijät mahtuvat hyvin nykyliikenteeseen, erityisesti kun ajavat liikennesääntöjen mukaan. Tuli purettua tähän näitä asioita, kun pyöräilijöiden vastuuttomuudesta liikenteessä ei muutoin julkisessa keskustelussa puhuta mitään. ...ja tämän tutkimuk-

sentekijän kysymyksenasettelu mielestäni tukee tällaista vastuutonta pyöräilyä ja näkee autoilun vain pahana asiana, jota tulisi rankaista kaikesta. Ympäristökysymysten osalta kysymyksenasettelu oli osin myös ohjaava ja asenteellinen. Ympäristöasiat ja ympäristön huomioiminen ovat myös minun mielestäni tärkeitä asioita ja asioita voisi kuitenkin ajatella kokonaisuuden kannalta mielekkäällä tavalla, eikä vain vihreisiin arvoihin vetoamalla vetää 'yhtä ainoaa oikeaa linjaa."

Joitakin kysymyksiä pidetään epäselvinä ja hankalina. Etenkin väittämät 4a. ("Kansalaisten kulutusmahdollisuuksien lisääminen on mielestäni tärkeätä") ja 10 ("Oletteko tehneet seuraavia toimenpiteitä") aiheuttavat hämmennystä. "4.a) Väite on epäselvästi määritely. Ei tule selväksi, tarkoitetaanko kulutusta ylipäättään. (Noin tulkitsin) Vai esimerkiksi vaihtoehtojen löytäminen mm. Sen suhteen, missä/miten kulutustuotteet on valmistettu- Tässä esimerkki eettisempien/ympäristöystävällisten kulutusmahdollisuuksien lisääminen."

Myös uusia kysymyksiä ja vastausvaihtoehtoja toivotaan. En osaa sanoa -vastausvaihtoehtoja tulisi olla laajemmin, koska jotkin kysymykset koetaan hankaliksi. Kyselyyn toivottuja aihepiirejä ovat esimerkiksi teollisuuden ja maatalouden vaikutus ympäristöön. Etenkin Venäjän nähdään vaikuttavan merkityksellisesti Itämeren tilaan. "A) Kohtaan 1 hankala vastata, jos ajattelee, ettei kaupungin lainkaan pitäisi vastata monista mainituista funktioista. B) Kohta 6: Vaihtoehtona olisi voinut olla, että "talouskasvu johtaa ympäristön tilan paranemiseen". Nyt koin, että tämä kantani ei päässyt esiin, vähän kuin kohdassa 1. C) Itämeren tilaan vaikuttavat eniten Pietarin jätevedet ja Pohjanmeren suolapulssit. Miksei näistä ollut sanaakaan vastausvaihtoehdoissa?"

Vastaajien omaa vaikutusvaltaa ympäristön tilaan epäilläänkin 11 lausumassa. "Olen sitä mieltä, että yksittäisten talouksen sähkönkulutus, ostotavat ym. vaikuttavat hyvin vähän ilmastonmuutokseen. Teollisuus, suurkaupunkien saasteet, sekä luonnon oma kiertokulku pitkällä aikavälillä aiheuttaa muutokset. Sähkön kulutusta esim. kaupungin valaistuksen tasolla voisi rajoittaa, mutta sekin on vähäinen säästö. Teollisuus on suurkuluttaja."

"En usko ilmastonmuutoksen olevan niinkään ihmisen aiheuttamaa, vaan luonnollista vaihtelua. Itämeren huonon tilan uskon johtuvan Venäjän sekä Baltian maiden ja Puolan päästöistä."

Muutamassa lausumassa kyselyä pidetään turhan pitkänä. "Suuri kysymysmäärä alentaa vastausten luotettavuutta. Kehittäkää vastausten edustavuutta ja luotettavuutta sekä kysymysten laatua !!"

12 YHTEENVETO: KESKEISET TULOKSET JA JATKO

Keskeinen tämän kyselytutkimuksen tulos on se, että helsinkiläisten ympäristöasenteet vaikuttavat pääasiassa hyvin myönteisiltä. Tulos on linjassa aiemman kansainvälisen ja kotimaisen tutkimuksen kanssa. Sen sijaan muutosta asenteissa ei juurikaan voida paikantaa muutamien vertailukelpoisten kysymysten perusteella. Asenteet ovat olleet hyvin myönteisiä jo aiemmissa ympäristöasennetutkimuksissa vuosina 2000 ja 2005. Ehkäpä reilun kymmenen vuoden aikajänne on liian lyhyt osoittamaan sitä kehityskulkua kohti vihertyneitä asenteita, joka muussa yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa on löydetty.

Aineistosta voidaan myös nähdä, että sekä ympäristöasenteissa että itse ilmoitetussa ympäristökäyttäytymisessä on eroja taustamuuttujien mukaan. Erityisesti korostuvat sukupuolten väliset erot muun muassa ostopäätöksissä, ilmastonmuutosta hillitsevissä toimenpiteissä ja julkisen vallan autoilua hillitsevien keinojen kannatuksessa. Kuten vuoden 2005 tutkimuksessa nytkin havaittiin, että erityisesti naisten ympäristöasenteet ovat hyvin myönteisiä. Myös iän mukaan eroja löytyy etenkin käsityksissä siitä, kuinka Helsinki on onnistunut ympäristöasioiden hoitamisessa. Nuoremmat ikäryhmät näkevät vanhempia ikäryhmiä useammin kaupungin onnistuneen hyvin. Tutkimuksessa korostuu lisäksi auton omistamisen riippuvuusuhde erityisesti autoilun hankaloittamisen ja pyöräilyn edistämistoimien vähäisemmän kannatuksen kanssa. Auton omistamisella on yhteys tuloihin, kotitalouden henkilömäärään sekä asuinpaikkaan. Tuloista, ei ympäristöasenteista, ovat riippuvaisia myös ympäristökäyttäytymistä mittaavat vapaa-ajan asunnon omistaminen ja lentäminen.

Erityiseen tarkasteluun otettiin kysymykset moottoriajoneuvojen haittojen vähentämisestä ja toimenpiteistä, joita vastaaja tekee Itämeren suojelemiseksi. Yksi tutkimuksen tulos on se, että näiden kysymysten taustalta voidaan löytää ulottuvuuksia, joiden mukaan vastaajat jaottelevat väittämiä. Moottoriajoneuvojen vähentämiseen tähtäävistä keinoista enemmän kannatusta saavat latautuvat ulottuvuudella, jota voitaisiin kutsua kevyen ja julkisen liikenteen kehittämiseksi, kannustimeksi. Vähemmän suosiota taas saavat ne keinot, joiden taustalla vaikuttaa autoilun hankaloittamista kannattava ulottuvuus. Myös Itämeren suojelemiseksi ollaan valmiita tekemään ensisijaisesti löyhästi määriteltyjä tekoja, kuten välttämään jätevesien laskemista ja roskien heittämistä mereen. Sen sijaan konkreettisempia asioita, esimerkiksi ympäristömerkityn pesuaineen ostamista, harrastetaan harvemmin.

Voidaan ajatella, että enemmän kannatusta saaneet keinot ja teot liittyvät selkeämmin vain vastaajan asenteisiin, kun vähemmän kannatetut toimet saattavat rajoittaa vastaajan omaa toimintaa. Autoilun vähentämiseen ja Itämeren tilan parantamiseen tähtäävää toimintaa voidaan tukea asennetasolla, mutta ympäristökäyttäytymistä ei olla yhtä valmiita muuttamaan. Avovastauksissa syyksi annetaan monesti ympäristöystävällisen käyttäytymisen kallis hinta. Ympäristöasenteiden ja ympäristökäyttäy-

tymisen epäsuhta ei ole yllätys, sillä tulos on linjassa aiemman kansainvälisen ja kotimaisen tutkimuksen kanssa.

Kun kyselyä tehdään seuraavan kerran, voidaan miettiä kyselyn mahdollisia uusia painopistealueita. Myös mukaan otettavien osa-alueiden karsimista kannattaa harjoittaa. Yksi mahdollinen selitys tämänkertaiseen vastaajamäärän romahtamiseen on nimittäin se, että kyselylomake oli tällä kertaa selvästi pidempi kuin aikaisemmillä kerroilla. Kyselyyn saatettaisiin myös saada enemmän vastauksia, jos sen toimivuutta esimerkiksi internet-kyselynä kehitettäisiin edelleen.

Avovastauksissa nousee myös erityisesti esille kyselyn koettu johdattelevuus. Lisäksi tutkimuksessa huomattiin, että kun erilaisilla kysymyksillä pyrittiin selvittämään muuttujien taustalla olevia yleisiä ympäristöasenteita, ainakin osin epäonnistuttiin. Esimerkiksi ilmastonmuutosta hillitseviin toimenpiteisiin liittyvän kysymyspaketin taustalta ei nimittäin löydy faktoreiksi tiivistyvää taustalogiikkaa. Selkeitä faktoreita ei myöskään havaita, kun käsittelyssä on muita suuria osia kyselystä. Kysymysten taustalla vaikuttaakin hyvin suuri määrä erilaisia ulottuvuuksia, joista minkään selitysosuus muuttujien hajonnasta ei ole kovinkaan suuri. Jotta todellisista ympäristöasenteista ja -käyttäytymisestä saataisiin ote, myös kysymysten muotoilua tulisi siis kehittää.

KIRJALLISUUS

- Dunlap, Riley & Van Liere, Kent** (1978) "The New Ecological Paradigm": A Proposed Measuring Instrument and Preliminary Results. *Journal of Environmental Education* 9, 10–19.
- Dunlap, Riley & Van Liere, Kent & Mertig, Angela & Jones, Robert** (2000) Measuring Endorsement of the New Ecological Paradigm: A Revised NEP Scale. *Journal of Social Issues* 56 (3) 425–442.
- Kalanti, Timo** (2001) Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: SKS, 95–126.
- Keskinen, Vesa** (2009) Paluu normaaliin. Helsinkiläisten palvelujen arviointia 2005 ja 2008. Tutkimuskatsauksia 5/2009. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Kouvo, Antti** (2003) Ympäristöhuolen sosiaalinen jakautuminen – uutta politiikkaa vai universaaleja asenteita? *Sosiologia* 4, 297–312.
- Lankinen, Markku** (2005) Helsinkiläisten ympäristöasenteet ja ympäristökäyttäytyminen vuonna 2005. Tutkimuksia 5. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Mertig, Angela & Dunlap, Riley** (2001) Environmentalism, New Social Movements, and the New Class: A Cross-national Investigation. *Rural Sociology* 66 (1), 113–136.
- Sheller, Mimi & Urry, John** (2000) The City and the Car. *International Journal of Urban & Regional Research* 24 (4) 737–757.
- Uusitalo, Liisa** (1997) Kuluttajan ympäristöä koskevat valinnat. *Liiketaloudellinen Aikakauskirja* 1, 15–31.
- Virrankoski, Lauri** (2001) Auto ympäristökysymyksenä ennen ja nyt. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: SKS, 235–266.

LIITE 1

Ympäristöasennetutkimus 2011



Helsingin kaupunki
Tietokeskus

Lomakkeen täyttöohje: Lomake täytetään useimpien kysymysten kohdalla ympyröimällä numero, joka vastaa parhaiten mielipidettänne tai tilannettanne. Jos kysymys sisältää useampia osia, eri osiot on merkitty kirjaimin (a, b, c jne.). Vastatkaa tällöin jokaiseen osioon erikseen.

Jos kysymyksessä ei ole valmiita vastausvaihtoehtoja, kirjoittakaa vastaus lomakkeelle.

Ympäristön tila Helsingissä

1. Miten Helsinki on mielestänne onnistunut seuraavien asioiden hoitamisessa?

	Hyvin	Kohtalaisesti	Huonosti
a) Julkinen liikenne	1	2	3
b) Liikuntapaikat	1	2	3
c) Yleinen järjestys	1	2	3
d) Luonto- ja retkeilyreitit	1	2	3
e) Oman auton käyttömahdollisuudet	1	2	3
f) Katujen ja teiden hoito	1	2	3
g) Kävelyliikenteen järjestelyt	1	2	3
h) Pyöräilyn järjestelyt	1	2	3
i) Kierrätystoiminta	1	2	3
j) Ympäristön siisteys	1	2	3
k) Luonnonsuojelualueet	1	2	3
l) Lasten leikkipaikat	1	2	3
m) Ilmanlaatu	1	2	3
n) Vesistöjen puhtaus	1	2	3
o) Meluntorjunta	1	2	3

2. Miten tärkeitä seuraavat asiat ovat teille liikkuessanne Helsingin luonnossa?

	Tärkeä	En osaa sanoa	Ei tärkeä
a) Luonnon kauneudesta ja luontoelämyksistä nauttiminen	1	2	3
b) Luonnon äänien kokeminen	1	2	3
c) Omassa rauhassa yksin oleminen	1	2	3
d) Luonnon tapahtumien tarkkailu	1	2	3
e) Raittiin ilman saaminen	1	2	3
f) Liikunta yleensä	1	2	3
g) Mielekkään vapaa-ajan viettäminen	1	2	3
h) Arkipäivän rutiineista irtautuminen	1	2	3
i) Perheen tai ystävien kanssa yhdessä oleminen	1	2	3
j) Luontoon tutustuminen yhdessä lasten kanssa	1	2	3
k) Meluton ympäristö	1	2	3

3. Julkisessa keskustelussa on esitetty keinoja moottoriajoneuvoliikenteen haittojen vähentämiseksi Helsingissä. Mitä mieltä olette seuraavista toimenpiteistä?

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Autoilijoille pitäisi tehdä valistuskampanja autonkäytön vähentämiseksi	1	2	3	4	5
b) Julkista liikennettä pitäisi kehittää	1	2	3	4	5
c) Liikenteen ruuhkamaksut pitäisi ottaa käyttöön	1	2	3	4	5
d) Pysäköintimaksuja pitäisi korottaa	1	2	3	4	5
e) Pysäköintipaikkojen määrää pitäisi vähentää	1	2	3	4	5
f) Kävelykatuja pitäisi lisätä	1	2	3	4	5
g) Pyöräilyverkostoa pitäisi kehittää	1	2	3	4	5
h) Nopeusrajoituksia pääväylillä pitäisi tiukentaa meluhaittojen vähentämiseksi	1	2	3	4	5
i) Maanalaisia liikenneväyliä pitäisi rakentaa nykyisten katujen rauhoittamiseksi	1	2	3	4	5

Ympäristöasenteet

4. Seuraavassa mainitaan neljä yhteiskunnallista tavoitetta, joiden tärkeydestä keskustellaan Suomessa. Arvioi näitä tavoitteita sen mukaan, miten tärkeinä pidätte niitä.

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Kansalaisten kulutusmahdollisuuksien lisääminen on mielestäni tärkeää	1	2	3	4	5
b) Kulutuserojen tasoittaminen pieni- ja suurituloisten välillä on mielestäni tärkeää	1	2	3	4	5
c) Ympäristönsuojelu on mielestäni tärkeää	1	2	3	4	5
d) Työttömyyden vähentäminen on mielestäni tärkeää	1	2	3	4	5

5. Miten jakaisitte Helsingin ympäristönsuojelun määrärahat seuraavien asioiden kesken (prosenttiosuuksina)?

a) Vesistöjen tilan parantaminen	_____ %
b) Meluntorjunta	_____ %
c) Ilmanlaatu	_____ %
d) Viheralueiden määrä ja luonnon monimuotoisuus	_____ %
e) Ilmastonsuojelu	_____ %
Yhteensä	100 %

6. Ympäristönsuojelun ja taloudellisen kasvun välisistä yhteyksistä on useita näkemyksiä. Mikä seuraavista vaihtoehtoista kuvaa parhaiten omaa käsitystänne? Ympyröikää vain yksi vaihtoehtoista.

- 1 Ympäristönsuojelu ja taloudellinen kasvu ovat mahdollisia samanaikaisesti.
- 2 Taloudellinen kasvu tulisi asettaa etusijalle siinäkin tapauksessa, että ympäristö jonkin verran kärsii.
- 3 Ympäristönsuojelu pitäisi asettaa etusijalle siinäkin tapauksessa, että taloudellinen kasvu jonkin verran kärsii.
- 4 En osaa sanoa.

7. Seuraavassa on esitetty keinoja, joilla julkinen valta voi vaikuttaa ympäristöasioihin. Mikä on teidän kantanne niihin?

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
Ympäristösyistä julkisen vallan tulisi Suomessa:					
a) Käyttää julkisia varoja kampanjoihin, joilla ihmisiä suostutellaan vähentämään autolla ajoa	1	2	3	4	5
b) Korottaa polttoaineveroa, jotta ihmiset saataisiin vähentämään autolla ajoa	1	2	3	4	5
c) Asettaa yksityisautoille ruuhkamaksut julkisen liikenteen edistämiseksi	1	2	3	4	5
d) Kehittää pyöräilyä tarvittaessa yksityisautoilun kustannuksella	1	2	3	4	5
e) Laajentaa autotonta kävelykeskustaa tarvittaessa yksityisautoilun kustannuksella	1	2	3	4	5
f) Laajentaa raideliikenneverkostoa tarvittaessa autoilun kustannuksella	1	2	3	4	5
g) Alentaa ajonopeuksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi	1	2	3	4	5
h) Suunnata investoinnit pääosin joukkoliikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen autoilun sijaan	1	2	3	4	5

8. Miten seuraavat väittämät kuvaavat ostopäätöksiänne?

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Ostan reilun kaupan tuotteita aina silloin, kun se on mahdollista	1	2	3	4	5
b) Ostan ympäristömerkittyjä tuotteita aina silloin, kun se on mahdollista	1	2	3	4	5
c) Ostan sellaisia tuotteita, joista syntyy mahdollisimman vähän pakkausjätettä	1	2	3	4	5
d) Ostan tuotteita, joiden ympäristökuormitus on mahdollisimman pieni	1	2	3	4	5
e) Ostan luomutuotteita aina silloin, kun se on mahdollista	1	2	3	4	5

Ilmastonmuutos

9. Miten seuraavat näkökulmat vastaavat käsitystänne ilmastonmuutoksesta?

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Ilmasto on muuttumassa	1	2	3	4	5
b) Ilmastonmuutos johtuu pääosin ihmisen toiminnasta	1	2	3	4	5
c) Olen huolissani ilmastonmuutoksen seurauksista	1	2	3	4	5
d) Käsitykseni ilmastonmuutoksesta perustuu omiin säähavaintoihini elämäni aikana	1	2	3	4	5
e) Olen valmis tinkimään omasta aineellisesta elintasostani selvästi, mikäli tulevien sukupolvien edellytykset sitä vaativat	1	2	3	4	5
f) Omilla teoillani ei ole mitään merkitystä ilmastonmuutoksen kannalta	1	2	3	4	5
g) Olen valmis merkittäviin ympäristöverojen korotuksiin ilmastonmuutoksen torjumiseksi	1	2	3	4	5
h) Haluaisin kaikkiin tuotteisiin niiden ilmastovaikutuksista kertovan merkinnän	1	2	3	4	5
i) Helsingin kaupungin ilmastopolitiikka on mielestäni vastuullista	1	2	3	4	5

10. Oletteko tehnyt seuraavia toimenpiteitä? Entä pidätkö näitä toimenpiteitä ilmastonmuutosta hillitsevinä?

	Olen tehnyt		Hillitsee mielestäni ilmastonmuutosta	
	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
Asuminen				
a) Olen laskenut oman hiilijalanjälkeni jollakin laskurilla	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
b) Olen ottanut energiankulutuksen huomioon asuntoa valitessani	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
c) Seuraan asuntoni sähkönkulutusta säännöllisesti	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
d) Seuraan asuntoni/taloyhtiön vedenkulutusta säännöllisesti	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
e) Seuraan asuntoni/taloyhtiön lämmönkulutusta säännöllisesti	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
f) Käytän valaisimissa energiansäästölamppuja	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
g) Tarkkailen ja säädän huonelämpötilaa, jottei se ole liian korkea	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
h) Olen hankkinut vihreää sähköä (uusiutuville energiamuodoilla tuotettua energiaa)	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
i) Teen aloitteita taloyhtiössänne energia-asioiden kehittämiseksi	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
j) Kierrätän kaikki mahdolliset jätelajit	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
Seuraava kohta vain niille, joilla on sähkötoiminen lattialämmitys:				
k) Vältän märkätilojen sähkötoimisen lattialämmityksen käyttöä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
Vapaa-aika				
a) Kiinnitän huomiota harrastusteni ilmastovaikutukseen	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
b) Suosin lähimatkaileua	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
c) Maksan vapaaehtoisen päästömaksun lentäessäni	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
d) Kiinnitän huomiota hotellien ympäristöystävällisyyteen	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
e) Kiinnitän mökkeilyssä huomiota ympäristöasioihin	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei

	Olen tehnyt		Hillitsee mielestäni ilmastonmuutosta	
Hankinnat				
a) Kiinnitän huomiota tuotteiden energiankulutukseen ja hiilijalanjälkeen	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
b) Pysin ostamaan mahdollisimman kestäviä tuotteita	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
c) Ostan tuotteita hyvin harkitsevasti	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
d) Vuokraan, lainaan ja ostan tuotteita käytettynä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
Ruoka				
a) Suosin lähiruokaa	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
b) Pysin ostamaan ruokaa niin, etten joudu heittäämään sitä pois	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
c) Pysin valmistamaan ruuat energiaa säästävästi	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
d) Kiinnitän huomiota kaupan valinnassa sen ympäristötoimintaan	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
Työpaikka				
Seuraavat kysymykset vain työssäkävijille:				
a) Mielestäni työpaikkani on otettu huomioon ympäristöasiat	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei
b) Koen, että voin itse vaikuttaa työpaikkani ympäristöasioihin	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei

Itämeri

11. Miten seuraavat näkökulmat vastaavat käsitystänne Itämerestä?

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Itämeren vedenlaatu on hyvä	1	2	3	4	5
b) Olen huolestunut Itämeren tilasta	1	2	3	4	5
c) Voin itse vaikuttaa Itämeren tilaan	1	2	3	4	5
d) Monet harrastukseni liittyvät Itämereen (kalastus, uinti, veneily, hiihto jne.)	1	2	3	4	5

12. Mielestäni Itämeren tilaan vaikuttaa merkittävästi:

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Ravinnepestöt maataloudesta	1	2	3	4	5
b) Pyykinpesu ympäristömerkityllä pesuaineella	1	2	3	4	5
c) Kasvisruuan syönti	1	2	3	4	5
d) Laivojen ja pienveneiden jätevesien puhdistus	1	2	3	4	5
e) Roskaamisen välttäminen	1	2	3	4	5
f) Yritysten ympäristövastuullisuus	1	2	3	4	5
g) Jätevesimaksut	1	2	3	4	5
h) Lainsäädäntö	1	2	3	4	5

13. Mitä teette itse Itämeren suojelemiseksi?

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Käytän ympäristömerkittyä pyykinpesuainetta	1	2	3	4	5
b) Suosin kasvisruokaa lihan sijaan	1	2	3	4	5
c) Vältän pesuvesien ja muiden jätevesien (esim. wc-vedet) laskemista mereen, jokiin ja järviin	1	2	3	4	5
d) Vältän roskien heittämistä mereen	1	2	3	4	5
e) Kiinnitän huomiota laivayhtiöiden ympäristövastuullisuuteen	1	2	3	4	5
f) Olen valmis maksamaan korkeampaa jätevesimaksua Itämeren tilan parantamiseksi	1	2	3	4	5
g) Kannatan haja-asutusalueille asetettua velvoitetta tehostaa jäteveden puhdistusta	1	2	3	4	5

Pyöräily

14. Miten suhtaudutte seuraaviin pyöräilyn edistämistöimiin Helsingissä?

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Ajoradan viereen pitäisi rakentaa lisää omia kaistoja pyöräilijöille	1	2	3	4	5
b) Hiljaisilla yksisuuntaisilla kaduilla tulisi voida harkitusti sallia pyöräily vastasuuntaan	1	2	3	4	5
c) Pyörätieverkoston pitää laajentaa	1	2	3	4	5
d) Pyörätieverkoston talvikunnossapitoa tulee kehittää	1	2	3	4	5
e) Turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja tulee lisätä	1	2	3	4	5
f) Pyöräily ja jalankulku pitää nykyistä selkeämmin eriyttää	1	2	3	4	5
g) Pyöräteiden laatutasoa on nostettava	1	2	3	4	5
h) Valo-ohjattuihin risteysiin tulee laittaa pyörätaskut (moottoriajoneuvojen eteen varattu rhytmittymistila)	1	2	3	4	5
i) Mukulakivikatujen reunoja pitää päällystää tai muuten tasoittaa	1	2	3	4	5

Taustatiedot

15. Sukupuolenne on

- 1 Mies
- 2 Nainen

16. Mikä on syntymävuotenne?

19_____

17. Mikä on korkein suorittamanne tutkinto?

- 1 Perus-, keski-, kansa-/kansalaiskoulu
- 2 Ylioppilastutkinto, ammattikoulu- tai opistotutkinto
- 3 Ammattikorkeakoulututkinto
- 4 Yliopistotutkinto

18. Kuinka paljon ovat kotitaloutenne yhteenlasketut bruttotulot (=tulot ennen veroja) kuukaudessa?

_____ euroa kuukaudessa

Asuminen

19. Kotitalouteenne kuuluu _____ henkilöä.

20. Mikä on nykyisen asuntonne talotyyppi?

- 1 Kerrostalo
- 2 Rivitalo
- 3 Erillispientalo (1–2 huoneistoa)

21. Mikä on nykyisen asuntonne pinta-ala?

_____ m²

22. Mikä on nykyisen asuntonne hallintasuhte?

- 1 Omistusasunto
- 2 Vuokra-asunto
- 3 Muu (esim. asumisoikeus)

23. Asuinpaikkanne on

- 1 Kantakaupungissa
- 2 Kerrostalovaltaisella esikaupunkialueella
- 3 Pientalovaltaisella esikaupunkialueella.

24. Onko käytössänne vapaa-ajan asuntoa?

- 1 Kyllä
- 2 Ei Siirtykää kysymykseen 29

25. Kuinka monta viikkoa vuodessa vietätte vapaa-ajan asunnossanne?

_____ viikkoa

26. Onko vapaa-ajan asuntonne talviasuttava?

- 1 Kyllä
- 2 Ei

27. Mikä on vapaa-ajan asuntonne pinta-ala?

_____ m²

28. Kuinka pitkä matka kotoanne on vapaa-ajan asunnollenne?

Noin _____ km

Liikennevälineet

29. Millä tavoin yleensä kuljette työ- tai opiskelumatkanne talviaikaan?

- 1 Henkilöautolla yksin
- 2 Henkilöautolla, useampi matkustaja yhdessä
- 3 Linja-autolla, junalla, raitiovaunulla tai metrolla
- 4 Osan matkasta henkilöautolla, osan julkisella liikennevälineellä
- 5 Polkupyörällä
- 6 Jalan
- 7 Jokin muu yhdistelmä, mikä? _____
- 8 Ei varsinaisia työ- tai opiskelumatkoja

30. Millä tavoin yleensä kuljette työ- tai opiskelumatkanne kesäaikaan?

- 1 Henkilöautolla yksin
- 2 Henkilöautolla, useampi matkustaja yhdessä
- 3 Linja-autolla, junalla, raitiovaunulla tai metrolla
- 4 Osan matkasta henkilöautolla, osan julkisella liikennevälineellä
- 5 Polkupyörällä
- 6 Jalan
- 7 Jokin muu yhdistelmä, mikä? _____
- 8 Ei varsinaisia työ- tai opiskelumatkoja

31. Kuinka pitkä työ- tai opiskelumatkanne on?

Noin _____ km

32. Onko kotitaloutenne käytössä auto?

- 1 Kyllä _____ kpl
- 2 Ei Siirtykää kysymykseen 35

33. Paljonko liikutte vuodessa autolla?

- 1 0– 5 000 km
- 2 5 001–10 000 km
- 3 10 001–15 000 km
- 4 15 001–20 000 km
- 5 20 001–30 000 km
- 6 30 001–40 000 km
- 7 40 001–50 000 km
- 8 Yli 50 000 km

34. Ottakaa kantaa seuraaviin autoa koskeviin kysymyksiin.

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
a) Suosin vähän kuluttavaa ajotapaa autolla ajaessani.					
b) Liikun kauppaan ilman autoa	1	2	3	4	5
c) Vältän autoilua mökkimatkoilla	1	2	3	4	5
d) Vältän autoilua harrastuksiin	1	2	3	4	5
e) Suosin kimpakyytejä aina kun se on mahdollista	1	2	3	4	5
f) Autoni valintaan vaikutti sen pieni polttoaineen kulutus	1	2	3	4	5

35. Montako edestakaista vapaa-ajan matkaa teette yleensä vuodessa lentäen?

- 1 En yhtään
- 2 Yhden
- 3 Kaksi
- 4 Kolme
- 5 Neljä tai useamman

36. Haluatteko vielä kertoa jotain kyselyn aihepiiriin liittyvistä asioista?

Kiitokset vaivannäöstänne!

LIITE 2

Enkät om miljöattityder 2011



Svara på frågorna genom att ringa runt numret för det svarsalternativ som bäst motsvarar er åsikt. Om en fråga innehåller flera delar (a, b, c o.s.v.), svara på alla delar skilt.

Ifall frågorna inte har färdiga svarsalternativ, formulera ett eget svar på blanketten.

Miljöns tillstånd i Helsingfors

1. Hur bra tycker ni att följande saker har sköts i Helsingfors?

	Bra	Någorlunda	Illa
a) Kollektivtrafiken	1	2	3
b) Motionsställena	1	2	3
c) <u>Den allmänna ordningen</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
d) Natur- och motionsstigarna	1	2	3
e) Möjligheterna att använda egen bil	1	2	3
f) <u>Skötseln av gator och vägar</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
g) Fotgängartrafiken	1	2	3
h) Cykeltrafiken	1	2	3
i) <u>Återvinningen</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
j) Att det är snyggt och städat i omgivningen	1	2	3
k) Naturskyddsområdena	1	2	3
l) <u>Lekplatserna för barn</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
m) Luftkvaliteten	1	2	3
n) Vattnets renhet i hav och vattendrag	1	2	3
o) Bullerskyddet	1	2	3

2. Hur viktiga är följande saker när ni rör er i naturen i Helsingfors?

	Viktigt	Kan inte säga	Oviktigt
a) Kunna njuta av naturens skönhet och naturupplevelser	1	2	3
b) Kunna uppleva naturens olika ljud	1	2	3
c) <u>Kunna vara för sig själv i lugn och ro</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
d) Kunna observera olika naturföreteelser	1	2	3
e) Få frisk luft	1	2	3
f) <u>Motion i allmänhet</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
g) Tillbringa meningsfull fritid	1	2	3
h) Komma loss från vardagsrutinerna	1	2	3
i) <u>Vara tillsammans med familj och vänner</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
j) Bekanta sig med naturen tillsammans med barnen	1	2	3
k) Bullerfri miljö	1	2	3

3. I den offentliga debatten har det framlagts förslag till hur olägenheterna med motortrafiken kunde minskas i Helsingfors. Vad anser ni om följande åtgärder?

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) En upplysningskampanj för bilister om hur man kunde använda bilen mindre.	1	2	3	4	5
b) Kollektivtrafiken borde utvecklas.	1	2	3	4	5
c) <u>Man borde införa trängselavgifter.</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>
d) Parkeringsavgifterna borde höjas.	1	2	3	4	5
e) Man borde minska antalet parkeringsplatser.	1	2	3	4	5
f) <u>Man borde inrätta mera gågator.</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>
g) Man borde utveckla cykellederna.	1	2	3	4	5
h) Man borde sänka hastighetsbegränsningarna på huvudlederna för att minska bullret.	1	2	3	4	5
i) Man borde bygga trafikleder under jord för att lugna ner trafiken på gatorna.	1	2	3	4	5

Miljöattityder

4. I det följande nämns fyra samhällliga målsättningar (a, b, c, d) som diskuteras i Finland. Hur viktiga är de för er personligen? Svara utgående från alternativen 1–5.

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) Det är viktigt att öka folks möjligheter till konsumtion.	1	2	3	4	5
b) Det är viktigt att minska skillnaderna i konsumtion mellan låginkomsttagare och höginkomsttagare.	1	2	3	4	5
c) Miljövård är viktigt.	1	2	3	4	5
d) Det är viktigt att minska arbetslösheten.	1	2	3	4	5

5. I hurdana procentandelar skulle ni fördela anslagen för miljövården i Helsingfors mellan följande angelägenheter?

a) Förbättra vattenkvaliteten i havet och vattendragen	___%
b) Bullerskydd	___%
c) Luftens kvalitet	___%
d) Grönområdenas antal och naturens mångfald	___%
e) Klimatskydd	___%
Sammanlagt	100%

6. **Det finns många uppfattningar om sambanden mellan miljövard och ekonomisk tillväxt. Vilket av följande alternativ beskriver bäst er uppfattning? Ange bara ett alternativ.**

- 1 Miljövard och ekonomisk tillväxt utesluter inte varandra.
- 2 Den ekonomiska tillväxten borde ges förtur även i det fall att miljön skulle lida i någon mån.
- 3 Miljövården borde ges förtur även i det fall att den ekonomiska tillväxten skulle lida i någon mån.
- 4 Kan inte säga

7. **I följande framförs några medel genom vilka den offentliga makten kan inverka på miljö-
ärenden. Vad är er åsikt om dessa medel? Svara med svarsalternativen 1-5:**

	Helt av sam- ma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
Av miljöskäl borde den offentliga makten i Finland:					
a) Använda offentliga medel för kampanjer i syfte att få folk att köra bil mindre.	1	2	3	4	5
b) Höja bränsleskatten för att få folk att köra bil mindre.	1	2	3	4	5
c) Införa trängselskatt på privatbilmism för att främja kollektivtrafiken.	1	2	3	4	5
d) Utveckla cyklandet vid behov även på privatbilismens bekostnad.	1	2	3	4	5
e) Utvidga en bilfri fotgängarzon i centrum, vid behov på privatbilismens bekostnad.	1	2	3	4	5
f) Utvidga spårvägsnätverket vid behov även på privatbilismens bekostnad.	1	2	3	4	5
g) Sänka körhastigheterna för att minska belastningen på miljön.	1	2	3	4	5
h) Investera i huvudsak på kollektivtrafiken och på bättre möjligheter för fotgängare och cyklisterna snarare än för bilister.	1	2	3	4	5

8. **Hur beskrivande är följande påståenden för era egna köpbeslut?**

	Helt av sam- ma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) Jag köper rättvisemärkta produkter alltid då det är möjligt.	1	2	3	4	5
b) Jag köper miljömärkta produkter alltid då det är möjligt.	1	2	3	4	5
c) Jag köper sådana produkter som ger så lite förpackningsavfall som möjligt.	1	2	3	4	5
d) Jag köper produkter med så låg miljöbelastning som möjligt.	1	2	3	4	5
e) Jag köper ekologiskt odlade produkter alltid då det är möjligt.	1	2	3	4	5

Klimatförändringen

9. Hur motsvarar följande påståenden er egen uppfattning?

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) Klimatet håller på att förändras.	1	2	3	4	5
b) Klimatförändringen beror i huvudsak på människan.	1	2	3	4	5
c) Jag är orolig för följderna av <u>klimatförändringen.</u>	1	2	3	4	5
d) Min uppfattning om klimatförändringen bygger på vad jag själv kunnat se under mitt liv.	1	2	3	4	5
e) Jag är redo att avstå från min egen materiella välfärd kännbart om det krävs för att kommande generationer skall klara sig.	1	2	3	4	5
f) Det jag gör har ingen betydelse för <u>klimatförändringen.</u>	1	2	3	4	5
g) Jag är redo för kännbara höjningar i miljöskatterna för att bekämpa klimatförändringen.	1	2	3	4	5
h) Jag skulle vilja se en deklaration om miljöverkningar på alla produkter.	1	2	3	4	5
i) Jag tycker att Helsingfors stad för en ansvarsfull klimatpolitik.	1	2	3	4	5

10. Har ni vidtagit följande åtgärder? Upplever ni att dessa åtgärder dämpar klimatförändringen?

Boende	Har vidtagit åtgärden		Dämpar enligt min mening klimatförändringen	
	Ja	Nej	Ja	Nej
a) Jag har beräknat mitt eget koldioxidfotsteg med någon räknare.	Ja	Nej	Ja	Nej
b) Jag har beaktat energiförbrukningen vid val av bostad.	Ja	Nej	Ja	Nej
c) Jag följer regelbundet min bostads <u>elförbrukning.</u>	Ja	Nej	Ja	Nej
d) Jag följer regelbundet vattenförbrukningen i min egen bostad/mitt husbolag.	Ja	Nej	Ja	Nej
e) Jag följer regelbundet min egen bostads/ mitt husbolags värmeförbrukning.	Ja	Nej	Ja	Nej
f) <u>Jag använder energisparlampor hemma.</u>	Ja	Nej	Ja	Nej
g) Jag följer och justerar rumstemperaturen så den inte blir för hög.	Ja	Nej	Ja	Nej
h) Jag har köpt grön elström (energi producerad genom förnyelsebara källor).	Ja	Nej	Ja	Nej
i) Jag kommer i vårt husbolag med initiativ för <u>att utveckla energifrågorna.</u>	Ja	Nej	Ja	Nej
j) Jag sorterar alla slags avfall för återvinning.	Ja	Nej	Ja	Nej

	Har vidtagit åtgärden		Dämpar enligt min mening klimatför- ändringen	
<i>Följande gäller enbart dem som har elektrisk golvvärme:</i>				
k) Jag försöker undvika att använda golvvärmningen i våtutrymmena.	Ja	Nej	Ja	Nej

Fritid

a) Jag tänker på vad mina hobbyer har för miljöeffekter.	Ja	Nej	Ja	Nej
b) Jag föredrar resor i närområden.	Ja	Nej	Ja	Nej
c) Jag betalar den frivilliga utsläppsavgiften <u>då jag flyger.</u>	Ja	Nej	Ja	Nej
d) Jag tänker på hur miljövänliga hotellen är.	Ja	Nej	Ja	Nej
e) På sommarstugan uppmärksammar jag miljöfrågor.	Ja	Nej	Ja	Nej

Anskaffningar

a) Jag fäster uppmärksamhet vid produkters energiförbrukning och koldioxidfotsår.	Ja	Nej	Ja	Nej
b) Jag försöker köpa så hållbara produkter som möjligt.	Ja	Nej	Ja	Nej
c) <u>Jag köper saker och ting med stor eftertanke.</u>	Ja	Nej	Ja	Nej
d) Jag hyr, lånar eller köper begagnat.	Ja	Nej	Ja	Nej

Mat

a) Jag föredrar närmat.	Ja	Nej	Ja	Nej
b) Jag försöker köpa mat så, att jag inte måste slänga mat.	Ja	Nej	Ja	Nej
c) <u>Jag försöker spara energi då jag lagar mat.</u>	Ja	Nej	Ja	Nej
d) Då jag väljer butik försöker jag se hur miljömedveten den är.	Ja	Nej	Ja	Nej

Jobb

Följande gäller bara dem som har förvärsarbete:

a) Jag tycker att man på min arbetsplats har beaktat miljöfrågor.	Ja	Nej	Ja	Nej
b) Jag upplever att jag själv kan påverka miljöfrågor vid min arbetsplats.	Ja	Nej	Ja	Nej

Östersjön

11. Vad tycker ni om följande påståenden?

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) Vattenkvaliteten i Östersjön är bra.	1	2	3	4	5
b) Jag oroar mig för Östersjöns tillstånd.	1	2	3	4	5
c) Jag kan själv inverka på Östersjöns tillstånd.	1	2	3	4	5
d) Många av mina fritidssysslor anknyter till Östersjön (fiske, simning, båtliv, skidning o.s.v.).	1	2	3	4	5

12. Jag tycker att Östersjöns tillstånd påverkas märkbart av:

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) Utsläpp av näringsämnen från jordbruket	1	2	3	4	5
b) Tvätt med miljömärkta tvättmedel	1	2	3	4	5
c) <u>Att folk äter vegetariskt</u>	1	2	3	4	5
d) Om avloppsvatten från fartyg och båtar blir renat	1	2	3	4	5
e) Att man undviker att skräpa ner	1	2	3	4	5
f) <u>Miljömedvetenhet inom företagslivet</u>	1	2	3	4	5
g) Avloppsvattenavgifterna	1	2	3	4	5
h) Lagstiftningen	1	2	3	4	5

13. Vad gör ni själv för att skydda Östersjön?

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) Jag använder miljömärkta tvättmedel.	1	2	3	4	5
b) Jag föredrar vegetarisk mat framom köttträtter.	1	2	3	4	5
c) Jag undviker att släppa ut tvättvatten och övrigt avloppsvatten (t.ex. från WC) i havet, vattendrag och sjöar.	1	2	3	4	5
d) Jag undviker att kasta skräp i havet.	1	2	3	4	5
e) Jag fäster uppmärksamhet vid rederiernas miljöansvar.	1	2	3	4	5
f) Jag är redo att betala en högre avloppsvattenavgift för att förbättra Östersjöns tillstånd.	1	2	3	4	5
g) Jag tycker det är bra att man ålagt folk i glesbygden att effektivera sin avloppsvattenhantering.	1	2	3	4	5

Cykling

14. Vad anser ni om följande åtgärder som syftar på att främja cykling i Helsingfors?

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) Man borde bygga egna filer för cykling bredvid körbanan.	1	2	3	4	5
b) På lugna enkelriktade gator borde man kunna överväga att tillåta cykling i motsatt riktning.	1	2	3	4	5
c) <u>Nätverket av cykelleder borde utvidgas.</u>	1	2	3	4	5
d) Vinterunderhållet av cykellederna borde utvecklas.	1	2	3	4	5
e) Antalet säkra cykelparkeringar borde ökas.	1	2	3	4	5
f) Det borde göras större åtskillnad mellan <u>cyklisterna och fotgängarna.</u>	1	2	3	4	5
g) Kvaliteten på cykellederna borde höjas.	1	2	3	4	5
h) Vid trafikljus borde det finnas s.k. cykelfickor (ett utrymme för gruppering framför motorfordonen).	1	2	3	4	5
i) Kullerstengator borde göras jämnare och cykelvänligare.	1	2	3	4	5

Bakgrundsuppgifter

15. Kön

- 1 Man
- 2 Kvinna

16. Ert födelseår är

19_____

17. Den högsta examen jag avlagt är

- 1 Grundskola/folkskola/medborgarskola/mellanskola
- 2 Studentexamen/yrkesskol- eller institutsexamen
- 3 Yrkehögskolexamen
- 4 Universitets-/högskolexamen

18. Vår familjs (hushålls) sammanlagda bruttoinkomst (dvs. före skatt) är

_____ euro i månaden

Boende

19. Ert hushåll består av

_____ personer.

20. I hurdant hus bor ni just nu?

- 1 Högghus
- 2 Radhus
- 3 Skilt småhus (med 1-2 bostäder)

21. Hur stor är er nuvarande bostad?

_____ m²

22. Vad är upplåtelseform av er nuvarande bostad?

- 1 Ägarbostad (i högghus eller småhus)
- 2 Hyresbostad (i högghus eller småhus)
- 3 Annan bostad, t.ex. bostadsrätt

23. Er boplatz är i

- 1 Innerstaden
- 2 En förort med främst högghus
- 3 En förort med främst småhus

24. Har ni fritidsbostad till ert befogande?

- 1 Ja
- 2 Nej *Hoppa till fråga 29*

25. Hur många veckor om året tillbringar ni i fritidsbostaden?

_____ veckor

26. Är er fritidsbostad vinterbonad?

- 1 Ja
- 2 Nej

27. Hur stor är er fritidsbostad?

_____ m²

28. Hur långt har ni hemifrån till fritidsbostaden?

Ca. _____ km

Fortskaffningsmedel

29. Hur åker ni vanligtvis till jobbet eller till studierna vintertid?

- 1 Ensam i personbil
- 2 I personbil, i samma bil med andra
- 3 Med buss, tåg, spårvagn eller metro
- 4 En del av resan med bil, en del med kollektivtrafiken
- 5 Med cykel
- 6 Till fots
- 7 En annan kombination, dvs.: _____
- 8 Jag tar mig varken till jobb eller till studier.

30. Hur åker ni vanligtvis till jobbet eller till studierna sommartid?

- 1 Ensam i personbil
- 2 I personbil, i samma bil med andra
- 3 Med buss, tåg, spårvagn eller metro
- 4 En del av resan med bil, en del med kollektivtrafiken
- 5 Med cykel
- 6 Till fots
- 7 En annan kombination, dvs.: _____
- 8 Jag tar mig varken till jobb eller till studier.

31. Hur lång väg har ni till jobb eller studier?

Ca. _____ km

32. Har ert hushåll bil?

- 1 Ja _____ st
- 2 Nej *Hoppa till fråga 35*

33. Hur mycket kör ni bil per år?

- 1 0 – 5 000 km
- 2 5 001 – 10 000 km
- 3 10 001 – 15 000 km
- 4 15 001 – 20 000 km
- 5 20 001 – 30 000 km
- 6 30 001 – 40 000 km
- 7 40 001 – 50 000 km
- 8 Över 50 000 km

34. Hur bra stämmer följande in på er?

	Helt av samma åsikt	Delvis av samma åsikt	Varken av samma eller av annan åsikt	Delvis av annan åsikt	Helt av annan åsikt
a) Jag försöker köra bil så att bränsleförbrukningen blir låg.	1	2	3	4	5
b) Jag tar inte bilen till butiken.	1	2	3	4	5
c) Jag undviker att ta bilen till sommarstugan	1	2	3	4	5
d) Jag undviker att ta bilen till fritidssysselsättningar.	1	2	3	4	5
e) Jag försöker välja samåkning alltid då det är möjligt.	1	2	3	4	5
f) Mitt val av bil påverkades av dess låga bränsleförbrukning.	1	2	3	4	5

35. Hur många fritidsresor tur-retur gör ni i allmänhet per år med flyg?

- 1 Inga
- 2 En
- 3 Två
- 4 Tre
- 5 Fyra eller flera

36. Här får man ge ytterligare synpunkter på enkätens teman:

LIITE 3



Helsingin kaupunki
Tietokeskus

24.2.2011

Hyvä vastaanottaja!

Helsingin kaupunki tutkii helsinkiläisten käsityksiä ympäristön tilasta ja toimista ympäristön suojelemiseksi. Edellisen kerran vastaava kysely on tehty vuonna 2005. Ohessa olevaan kyselylomakkeeseen vastaamalla voit-
te vaikuttaa siihen, miten Helsingin ympäristönsuojelua ja ympäristöjohtamista kehitetään tulevaisuudessa.

Tutkimukseen on valittu satunnaisesti 2 500 helsinkiläistä. Osoitetietonne on saatu Helsingin kuntarekisteristä. Henkilötietojanne ei yhdistetä vastauksiinne, jotka käsitellään kaikissa tutkimuksen vaiheissa luottamuksellisesti. On tärkeää, että juuri Te vastaatte, sillä otokseen valittua ei tilastollisista syistä voida korvata toisella henkilöllä.

Pyydämme Teitä täyttämään kyselylomakkeen ja palauttamaan sen 14.3.2011 mennessä palautuskuoressa, jonka postimaksu on valmiiksi maksettu. Kyselyyn voi vaihtoehtoisesti vastata myös verkossa osoitteessa **www.hel.fi/tietokeskus** antamalla tunnuksen

Etukäteen vaivannäöstänne kiittäen

Timo Cantell
tutkimuspäällikkö
Helsingin kaupungin tietokeskus

Jos Teillä on kysyttävää tutkimuksesta, voitte ottaa yhteyttä seuraaviin henkilöihin:

Tyyne Hakkarainen
projektitutkija
Helsingin kaupungin tietokeskus
P. 09 310 36397
tyyne.hakkarainen@hel.fi

Petteri Huuska
ympäristösuunnittelija
Helsingin kaupungin ympäristökeskus
P. 09 310 28905
petteri.huuska@hel.fi

LIITE 4



Den 24.2.2011

Bästa mottagare!

Helsingfors stad utreder helsingforsbornas åsikter om miljön och om skyddsåtgärder för miljön. En motsvarande förfrågning gjordes senast år 2005. Genom att besvara bifogade enkätformulär kan ni inverka på hur man vid Helsingfors stad utvecklar miljövården och miljöstyrningen i framtiden.

För enkäten utvaldes slumpmässigt 2 500 helsingforsbor, vars adressuppgifter fanns i Helsingfors kommunregister. Enkät svar behandlas konfidentiellt och förblir anonyma under iakttagande av informanternas dataskydd. Svaren kopplas inte i något skede ihop med era personuppgifter. Det är viktigt att ni svarar, eftersom de som blivit utvalda i urvalet inte av statistiska skäl kan ersättas av någon annan.

Vi ber er fylla i svarsblanketten och skicka in den i bifogade svarskuvert senast den 14.3.2011. Portot är redan betalt. Alternativt kan man besvara enkäten på www.hel.fi/tietokeskus genom att ge lösenordet

Stort tack för besväret!

Timo Cantell
Forskningschef
Helsingfors stads faktacentral

Vid eventuella frågor angående enkäten, kontakta

Tyyne Hakkarainen
Projektforskare
Helsingfors stads faktacentral
tel. 09 310 36397
tyyne.hakkarainen@hel.fi

Petteri Huuska
Miljöplanerare
Helsingfors stads miljöcentral
tel. 09 310 28905
petteri.huuska@hel.fi

Tekijä(t) Tyyne Hakkarainen ja Jenni Koskinen		
Nimike Helsinkiäisten ympäristöasenteet ja ympäristökäyttäytyminen vuonna 2011		
Julkaisija (virasto tai laitos) Helsingin kaupungin tietokeskus	Julkaisu-aika 2011	Sivumäärä, liitteet s. 87
Sarjan nimike Tutkimuksia - Helsingin kaupungin tietokeskus		Osan numero 2011:3
ISSN(painettu) 1455-724X ISBN(painettu) 978-2-272-105-1 ISSN(verkossa) 1796-7228 ISBN(verkossa) 978-952-272-106-8	Kieli fin, swe, eng	
Tiivistelmä Tässä kyselytutkimuksessa selvitetään helsinkiläisten käsityksiä ympäristöasioista, ympäristön suojelun tärkeydestä ja Helsingin ympäristöasioiden hoidosta sekä tutkitaan kaupunkilaisten itse ilmoittamaa ympäristökäyttäytymistä. Tutkimuksen aihealueita ovat muun muassa ilmastonmuutos, Itämeren tila ja pyöräily. Ympäristökäyttäytymiseen liittyvät kysymykset koskevat muun muassa asumista, työmatkaliikkumista, mökkeilyä ja vapaa-ajan lentomatkojen määrää. Tavoitteena on selvittää, miten ympäristöasioihin keskimäärin suhtaudutaan ja eroavatko asenteet esimerkiksi iän, sukupuolen tai koulutuksen mukaan. Kysely on toteutettu yhteistyössä Helsingin kaupungin tietokeskuksen ja ympäristökeskuksen kesken. Julkaisulle vertailukohtaa saadaan vuosina 2000 ja 2005 tehdyistä vastaavista tutkimuksista. Tätä kyselyä varten poimittu otos tehtiin satunnaisotantana 18–74-vuotiaista helsinkiläisistä. Vastauksia palautui 1017, jolloin vastausprosentiksi saatiin 41. Yksi tutkimuksen tulos on se, että sekä ympäristöasenteissa että itse ilmoitetussa ympäristökäyttäytymisessä on eroja taustamuuttujien mukaan. Erityisesti korostuvat sukupuolten väliset erot muun muassa ostopäätöksissä, ilmastonmuutosta hillitsevissä toimenpiteissä ja autoilua hillitsevien keinojen kannatuksessa. Toinen tutkimuksen tulos on se, että kyselyssä mitattu ympäristökäyttäytyminen ei ole yhteydessä ympäristöasenteisiin, vaan tuloihin. Lisäksi esimerkiksi Itämeren suojelemiseksi ollaan valmiita tekemään ensisijaisesti löyhästi määriteltyjä tekoja, kuten välttämään jätevesien laskemista ja roskien heittämistä mereen. Sen sijaan konkreettisempia asioita, muun muassa ympäristömerkityn pesuaineen ostamista, harrastetaan harvemmin. Avoimissa vastauksissa syyksi annetaan monesti ympäristöystävällisen käyttäytymisen kallis hinta.		
Asiasanat ympäristöasenne, ympäristökäyttäytyminen, pyöräily, autoilu, ilmastonmuutos, Itämeri		
Hinta 14 €	Jakelu puh. 09 310 36293	
Myynti Tietokeskuksen kirjasto, Siltasaarenkatu 18–20 A, 00099 Helsingin kaupunki, puh. 09 310 36377 ja Verkkokauppa: http://granum.uta.fi		

HELSINKILÄISTEN YMPÄRISTÖASENTEET JA YMPÄRISTÖKÄYTTÄYTYMINEN VUONNA 2011

Julkisessa keskustelussa on kohuttu uusista ekologisista asenteista ja kulutustrendeistä. Tässä kyselytutkimuksessa selvitämme, miten helsinkiläiset suhtautuvat ympäristöasioihin. Ovatko asenteet myönteisiä? Eroavatko ne taustatekijöiden, kuten sukupuolen tai iän mukaan? Onko ympäristöasenteilla yhteyttä ympäristökäyttäytymiseen?

Tutkimuksessa nousee esille, että helsinkiläisten ympäristöasenteet ovat pääasiassa hyvin myönteisiä. Asenteiden ja käyttäytymisen yhteys ei ole kuitenkaan selvä. Esimerkiksi autoilun vähentämiseen ja Itämeren tilan parantamiseen tähtäävää toimintaa tuetaan asennetasolla, mutta ympäristökäyttämistä ei olla yhtä valmiita muuttamaan. Avoimissa vastauksissa syyksi annetaan monesti ympäristöystävällisen käyttäytymisen kallis hinta.

Julkaisutilaukset

p. 09 310 36293

Internet

www.hel.fi/tietokeskus