



POHJOIS-KARJALA  
Maakuntaliitto



# *Pohjois-Karjalan liikennekysely 2020*





## Sisällys

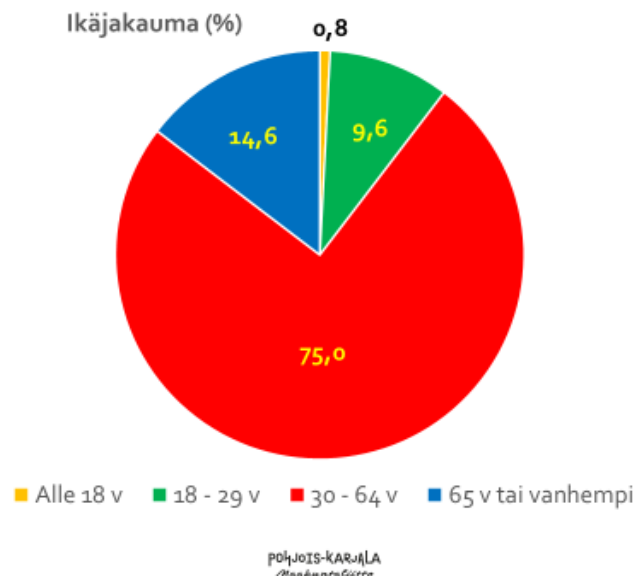
POHJOIS-KARJALAN LIIKENNEKYSELY 2020.....	4
VASTAAJIEN IKÄJAKAUMA.....	4
VASTAAJIEN SUKUPUOLIJAKAUMA .....	5
VASTAAJIEN TYÖTILANNE.....	6
VASTAAJIEN TULOTASO.....	6
VASTAAJIEN KOTIKUNTA .....	8
HAJA-ASUTUSALUEELLA JA TAAJAMISSA ASUVAT .....	9
ASUINPAIKAN ETÄISYYS SÄÄNNÖLLISESTÄ BUSSIREITISTÄ.....	10
HUOLI ILMASTONMUUTOKSESTA .....	11
KUNNAN ASIOINTILIIKENTEEN KÄYTTÖ .....	13
TYTYVÄISYYS KUNNAN ASIOINTILIKENNEPALVELUUN.....	14
ETÄTÖIDEN TEKEMINEN.....	16
HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄ KOTITALOUDESSA.....	17
HENKILÖAUTOLLA AJETUT KILOMETRIT VUODESSA .....	20
ARVIO HENKILÖAUTON KÄYTÖN MUUTOKSESTA TULEVAISUUDESSA.....	24
ARVIOITU HENKILÖAUTON KÄYTTÖVOIMA 10 VUODEN PÄÄSTÄ .....	25
HALUKKUUS VÄHENTÄÄ HENKILÖAUTOILUA ILMASTONMUUTOKSEN TAKIA.....	30
HALUKKUUS SIIRTYÄ VÄHÄPÄÄSTÖISEMPÄÄN KÄYTTÖVOIMAAN HENKILÖAUTOLIIKENTEESSÄ .....	36
POLTTOAINEEN HINNAN KOROTUSVARA .....	39
HENKILÖAUTON KÄYTTÖVOIMAN MUUTOSTUET .....	43
HENKILÖAUTON KÄYTTÖVOIMAN MUUTTAMISEN HARKITSEMINEN.....	44
TYÖ- JA ASIOINTILIIKENTEeseen KÄYTETYT LIKKUMISTAVAT .....	45
VAPAA-AJAN LIIKENTEeseen KÄYTETYT LIKKUMISTAVAT .....	48
JULKISTEN KULKUVÄLINEIDEN KÄYTTÖ .....	51
TÄRKEIN SYY JULKISTEN KULKUVÄLINEIDEN KÄYTTÄMÄTTÖMYYTEEN .....	54
ARVIO OMAN JULISTEN KULKUVÄLINEIDEN KÄYTÖN MUUTOKSESTA TULEVAISUUDESSA.....	57
AVOIMISSA KOMMENTEISSA ESILLE NOUSSEITA TEEMOJA .....	58

## POHJOIS-KARJALAN LIIKENNEKYSELY 2020

Pohjois-Karjalan liikennekysely toteutettiin internet-kyselynä 14.2.-2.3.2020. Kyselyllä pyrittiin selvittämään maakunnan, erityisesti maaseudun, asukkaiden liikkumista ja sitä, miten he näkevät liikkumisensa muuttuvan tulevaisuudessa. Kyselyn tuloksia on tarkoitus hyödyntää maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa. Kyselyyn vastasi kaiken kaikkiaan 617 henkilöä. Avoimia kommentteja tuli 227 kappaletta.

### VASTAAJIEN IKÄJAKAUMA

## Vastaajien ikäjakauma

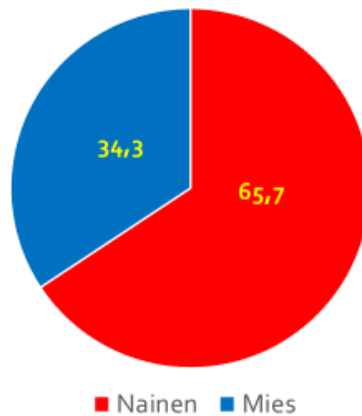


Kysely tavoitti erityisesti työikäisiä vastaajia. Kolme neljästä kyselyyn vastanneesta oli 30-64 -vuotiaita. Nuoria aikuisia oli joka kymmenes ja vähintään 65-vuotiaita noin 15 prosenttia vastaajista.

## VASTAAJIEN SUKUPUOLIJAKAUMA

# Vastaajien sukupuolijakauma

Sukupuolijakauma (%)

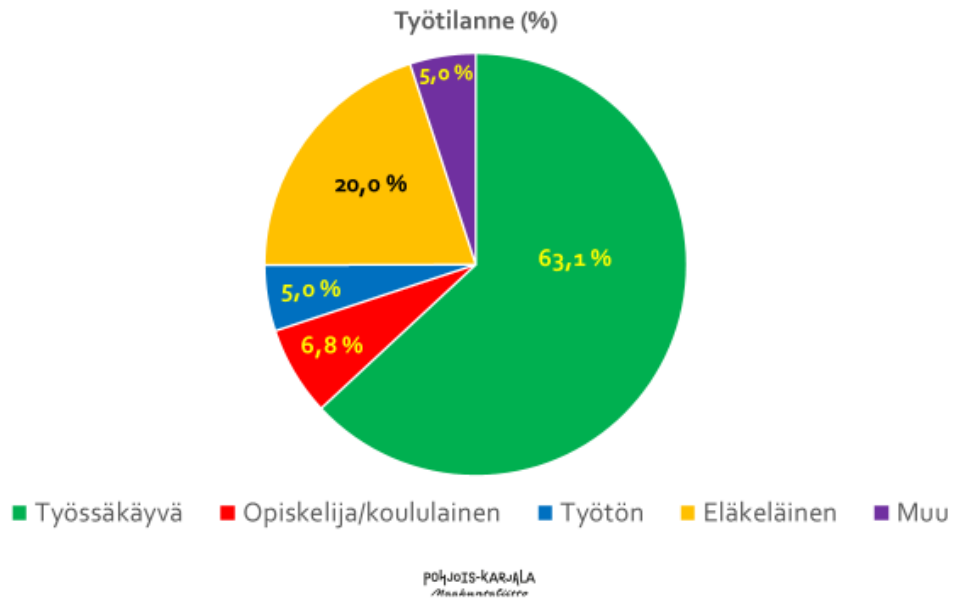


PÖYJÖIS-KARJALA  
Asiantuntijatoimisto

Noin kaksi kolmasosaa kyselyn vastaajista oli naisia.

## VASTAAJIEN TYÖTILANNE

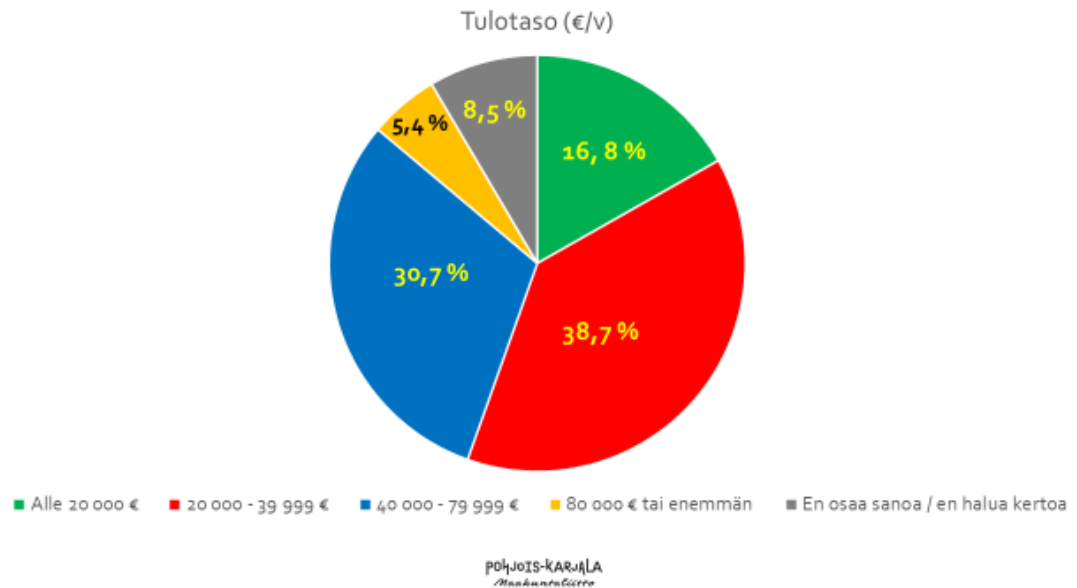
## Vastaajien työtilanne



Hieman vajaa kaksi kolmasosaa vastaajista oli työelämässä. Eläkeläisiä oli vastaajista joka viides.

## VASTAAJIEN TULOTASO

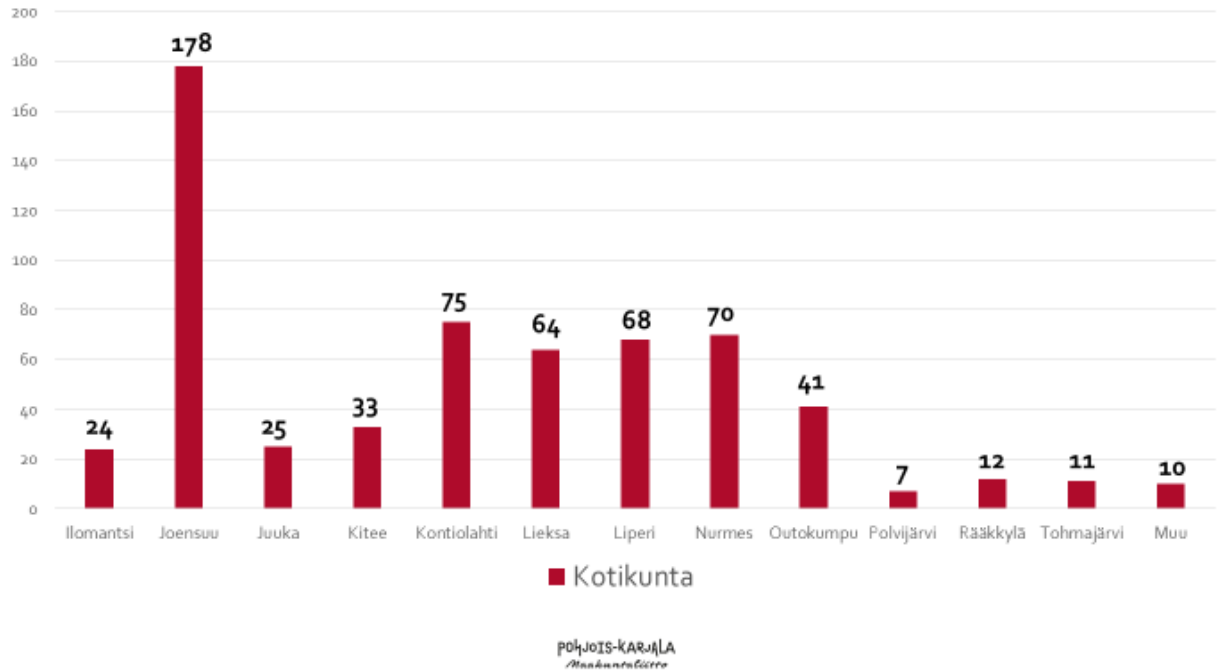
## Vastaajien tulotaso



Runsas kolmannes vastaajista tienasi vähintään 20 000, mutta alle 40 000 euroa vuodessa. Tätä enemmän tienaavien osuus oli yhteensä samaa luokkaa. Vajaa viidennes vastaajista arvioi tienaavansa vuodessa alle 20 000 euroa.



## VASTAAJIEN KOTIKUNTA

*Vastaajien kotikunta (kpl)*

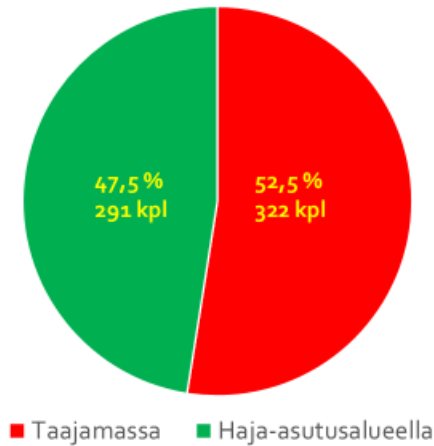
Yleisin vastaajien kotikunta oli Joensuu, jonka ilmoitti kotikunnakseen 178 vastaajaa.

Kontiolahdesta, Nurmeksesta, Liperistä ja Lieksasta oli kustakin noin 60 – 80 vastaajaa. Muiden kuntien vastaajamäärät jäivät pienemmiksi.

## HAJA-ASUTUSALUEELLA JA TAAJAMISSA ASUVAT

**Taajamassa ja haja-asutusalueella asuvat**

Taajamassa tai haja-asutusalueella asuvat (%)



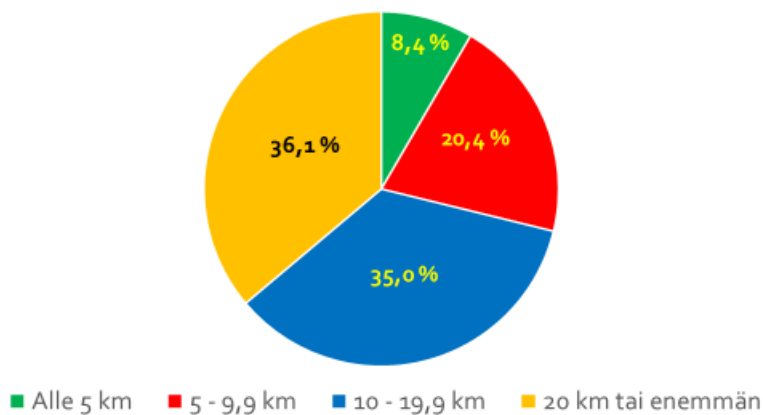
Pohjois-Karjala  
Maanmittauslaitos

Vastaajat jakautuvat melko tasaisesti haja-asutusalueella ja taajamassa asuviin. Taajamassa asuvien osuus vastaajista oli 52,5 % ja haja-asutusalueella asuvia 47,5 %.

**Haja-asutusalueella asuvien kodin etäisyys kuntakeskukseen (km)**

- Keskiarvo 16,7 km ja mediaani 15 km

Etäisyys kuntakeskukseen (km)

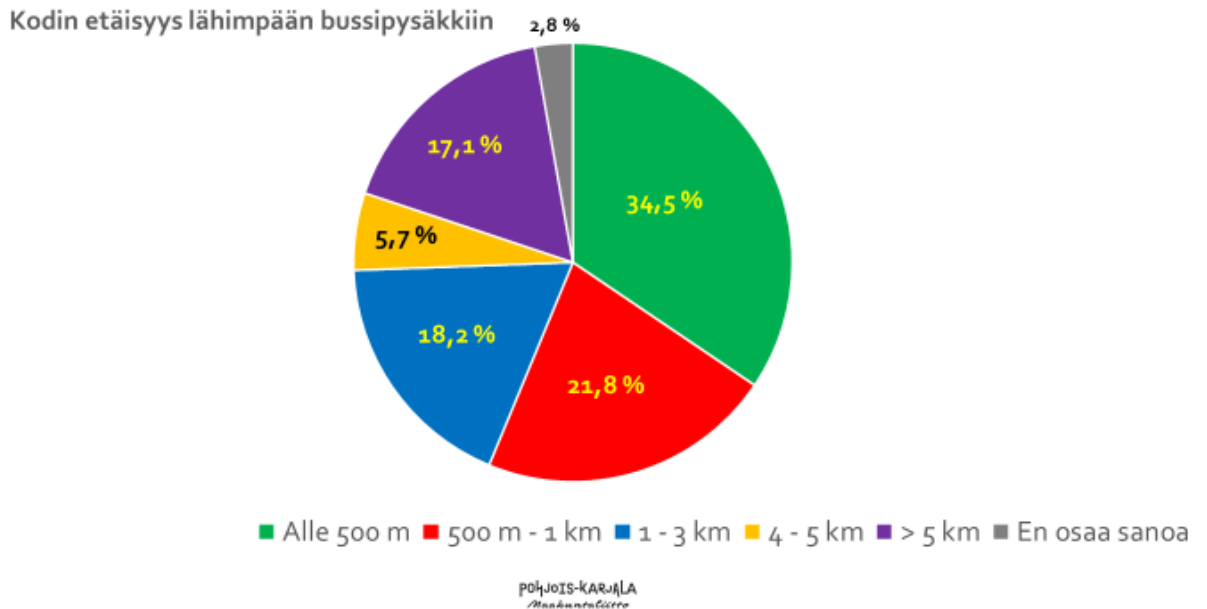


Pohjois-Karjala  
Maanmittauslaitos

Kyselyllä tavoitettiin hyvin syrjäseudun asukkaita. Haja-asutusalueella asuvista yli kolmannes asui vähintään 20 kilometrin ja suurin piirtein yhtä moni vähintään 10 kilometrin, mutta alle 20 kilometrin, päässä kuntakeskuksesta.

## ASUINPAIKAN ETÄISYYS SÄÄNNÖLLESTÄ BUSSIREITISTÄ

### *Asuinpaikan etäisyys lähimmästä bussipysäkistä, josta on säännöllistä liikennettä*



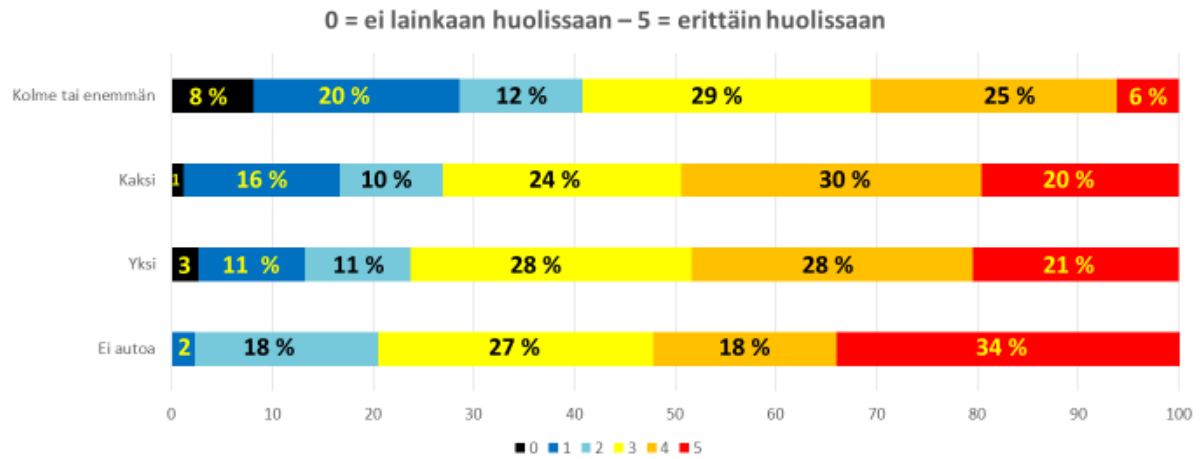
Linja-autoliikenteen saavutettavuudessa kotoa käsin oli selkeitä eroavaisuuksia vastaajien kesken. Kolmannes vastaajista asui alle 500 metrin päässä ja viidennes 500 m – 1 kilometrin päässä lähimmästä bussipysäkistä, josta on säännöllistä liikennettä. Vastaavasti vajaa viidennes asui yli viiden kilometrin päässä säännöllisen bussiliikennereitin varrelta.

## HUOLI ILMASTONMUUTOKSESTA



Ilmastonmuutokseen liittyvässä huolestuneisuudessa oli eroja vastaajien kesken. Viidennes vastaajista oli erittäin huolissaan ilmastonmuutoksesta. Kaksi prosenttia vastaajista ei ollut lainkaan huolissaan ja hieman useampi kuin joka kymmenes vain hyvin vähän huolissaan ilmastonmuutoksesta. Suurin osa vastaajista kuitenkin sijoittui huolestuneisuudessa näiden ääripäiden välille.

## Autojen määrä kotitaloudessa: huoli ilmastonmuutoksesta

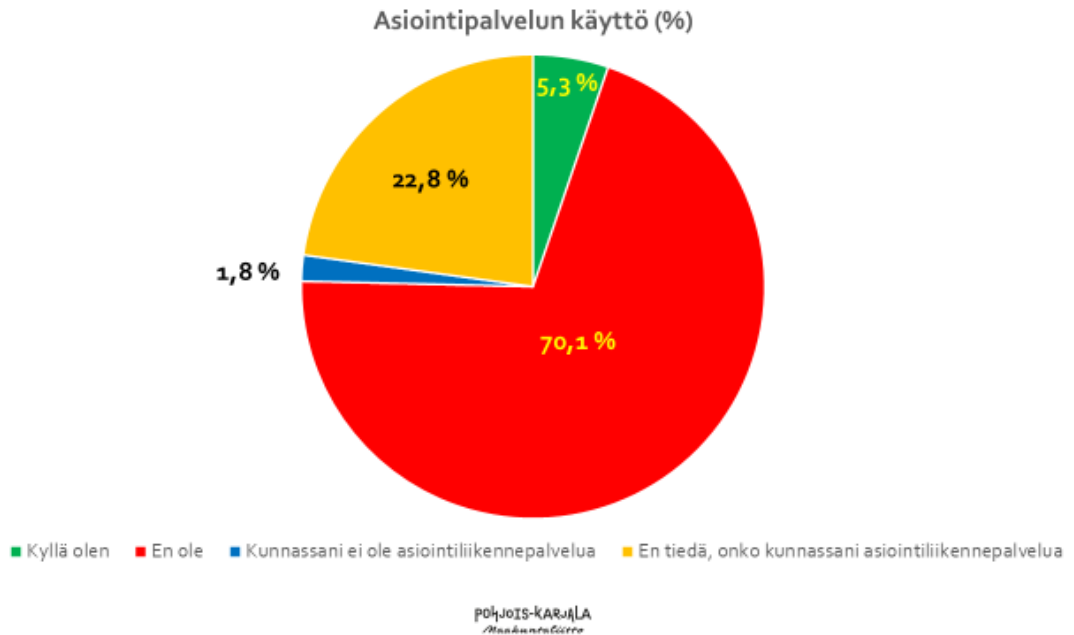


POHJOIS-KARJALA

Autojen määrän kasvu vaikuttaisi olevan käänteisessä suhteessa huoleen ilmastonmuutoksesta. Autottomista vastaajista joka kolmas oli erittäin huolissaan ilmastonmuutoksesta, kun taas kolmen tai useamman auton kotitaloudessa asuvien vastaajien keskuudessa vastaava osuus oli vain kuusi prosenttia. Vastaavasti ei lainkaan, tai hyvin vähän huolissaan olevien osuus väheni kotitalouden automäärän laskiessa.

## KUNNAN ASIOINTILIIKENTEEEN KÄYTTÖ

**“Oletteko käyttäneet kuntanne tarjoamaa asiointiliikennepalvelua?”**

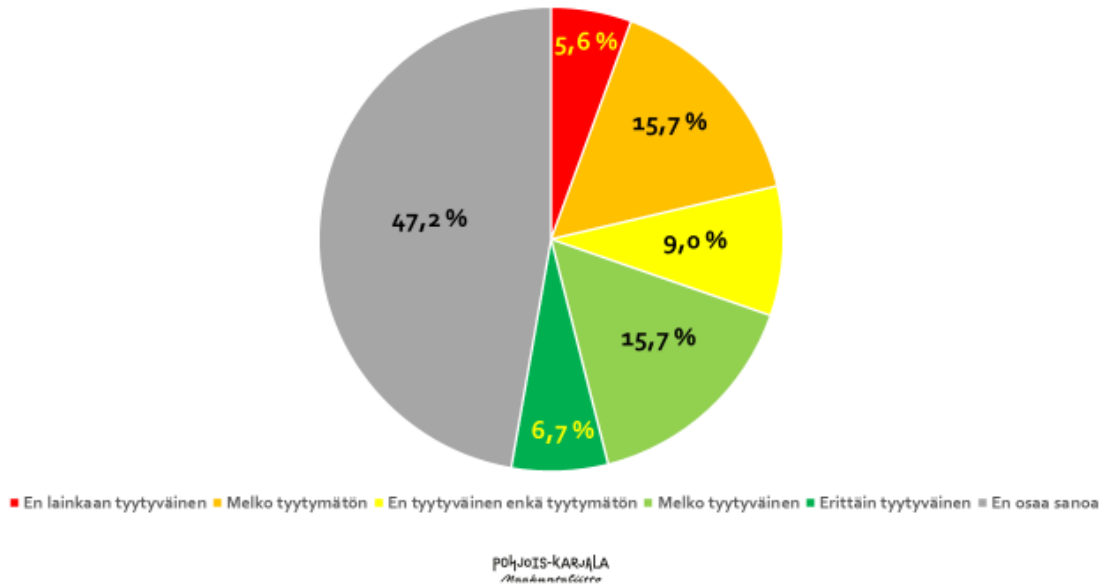


Kunnan tarjoaman asiointiliikennepalvelun käyttö ei ollut yleistä vastaajien keskuudessa. Noin viisi prosenttia vastaajista oli käyttänyt kotikuntansa tarjoamaa asiointiliikennepalvelua. Yli 90 prosenttia vastaajista ei ollut käyttänyt asiointiliikennepalvelua tai edes tietoinen, onko kotikunnassa asiointiliikennepalvelua.

## TYTYVÄISYYS KUNNAN ASIOINTILIIKENNEPALVELUUN

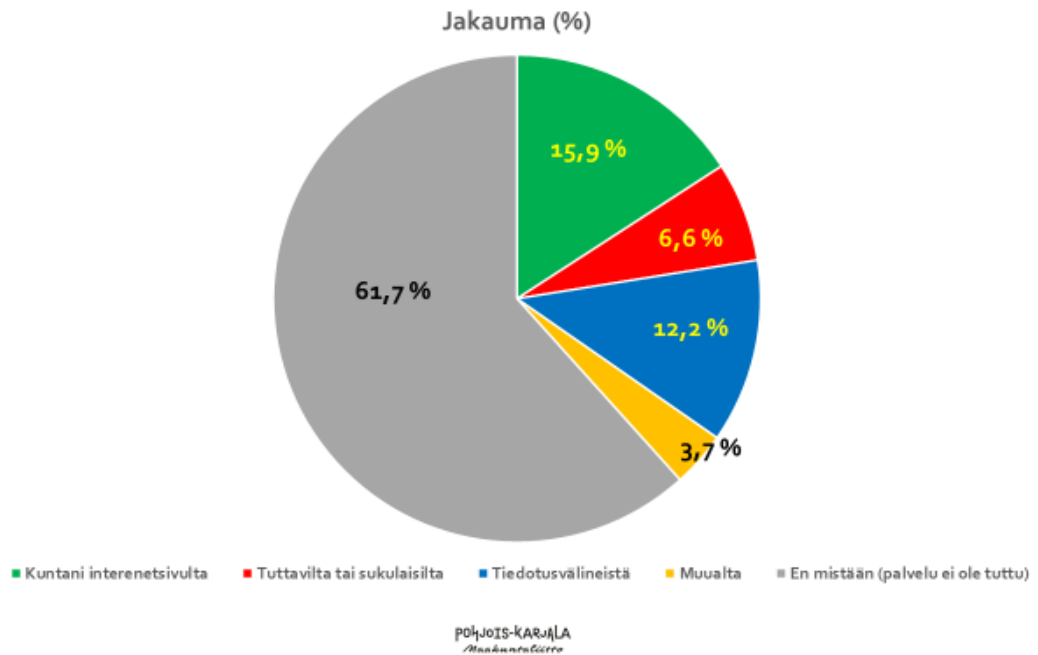
### ”Kuinka tyytyväinen olette kuntanne asiointiliikennepalveluun?”

Tyytyväisyys asiointiliikennepalveluun (%)



Kotikuntansa tarjoamaa asiointiliikennettä käyttäneiden vastaajien tyytyväisyys palveluun jakautui varsin tasaisesti. Noin joka viides oli erittäin tai melko tyytymätön ja suurin piirtein yhtä moni erittäin tai melko tyytyväinen palveluun.

## ”Mistä olette saanut tiedon kunnan asiointipalvelusta?”

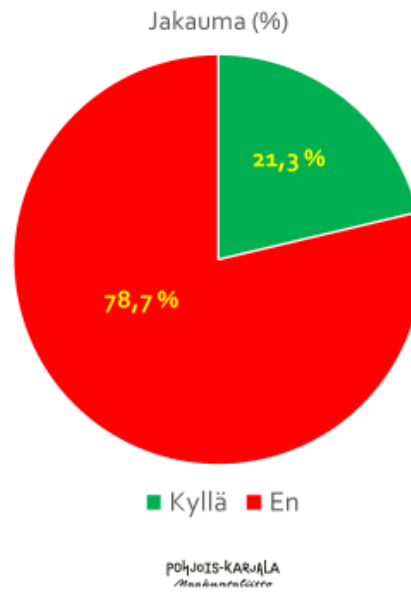


Miltei kahdelle kolmasosalle vastaajista kunnan asiointipalvelu ei ollut tuttu. 16 prosenttia vastaajista oli saanut tiedon palvelusta kuntansa internetsivuilta, 12 prosenttia tiedotusvälineistä ja joka kymmenes tuttavilta, sukulaisilta tai muuta kautta.



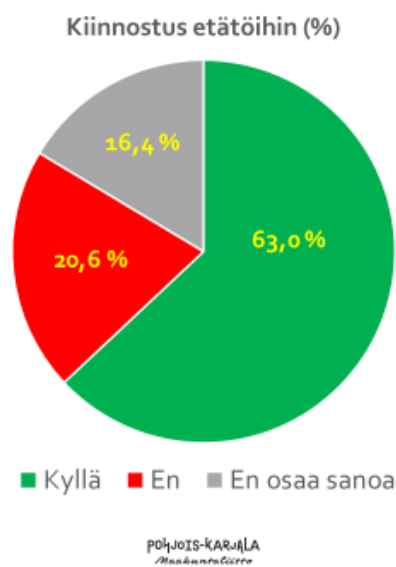
## ETÄTÖIDEN TEKEMINEN

### *”Teettekö etätöitä?”*



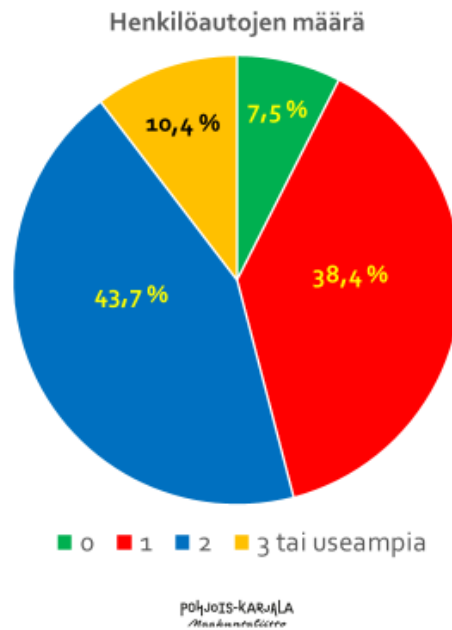
Noin joka viides vastaajista teki etätöitä, mutta miltei kaksi kolmasosaa olisi valmis tekemään etätöitä, jos siihen olisi mahdollisuus.

### *”Olisitteko valmis tekemään etätöitä, jos siihen olisi mahdollisuus?”*



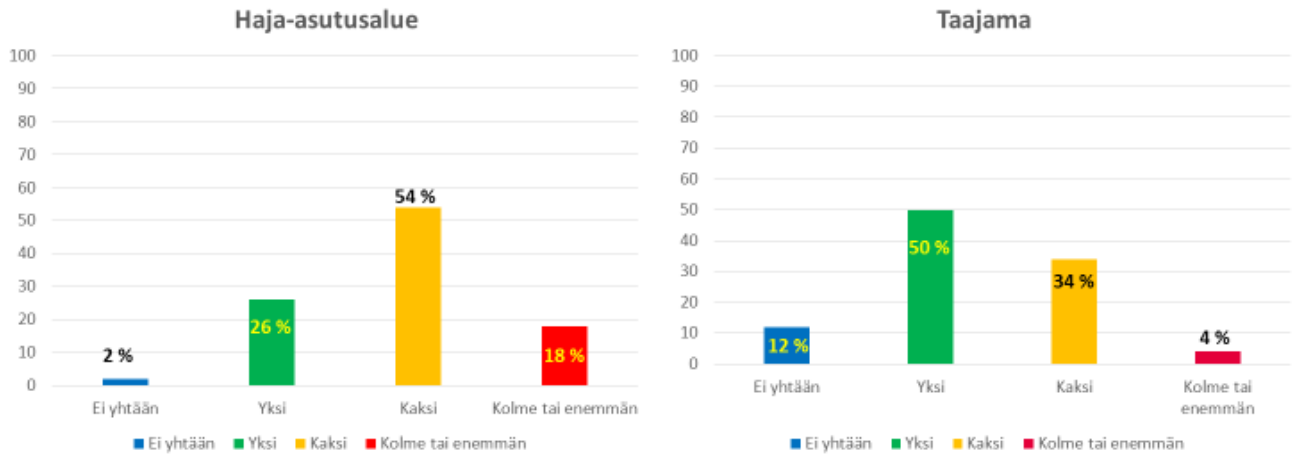
## HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄ KOTITALOUDESSA

## Henkilöautojen määrä taloudessa



Useampi kuin neljä viidestä vastaajista asui taloudessa, jossa oli joko yksi tai kaksi henkilöautoa. Joka kymmenennen vastaajan taloudessa autoja oli tätä enemmän. Autottomien talouksien määrä oli alle kahdeksan prosenttia.

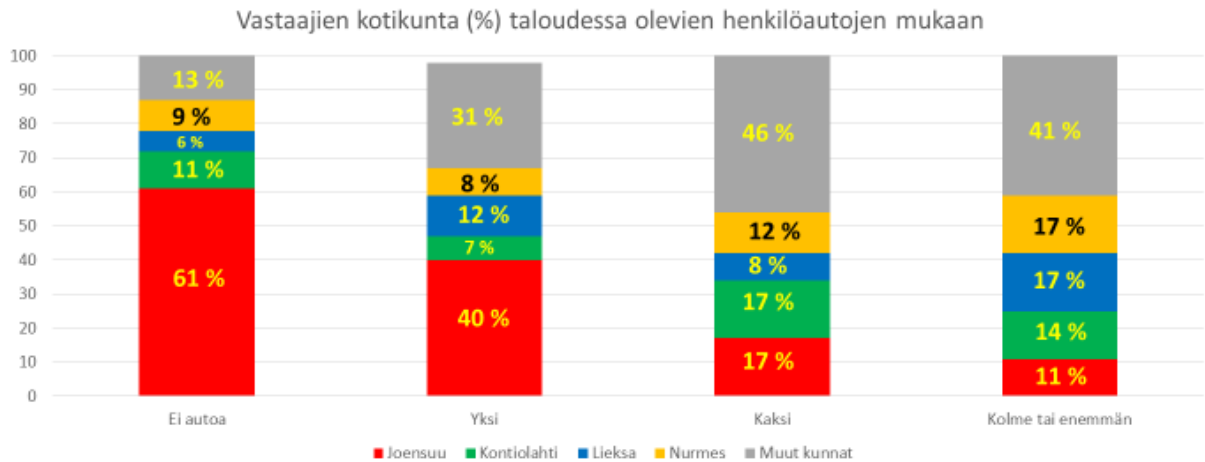
## Haja-asutusalue vs. taajama: Henkilöautojen määrä taloudessa



POHJOIS-KARAJA

Haja-asutusalueella asuvien talouksissa oli keskimäärin useampia autoja kuin taajamassa asuvilla. Yli puolella haja-asutusalueella asuvien vastaajien talouksista oli kaksi autoa ja lähes joka viidellä kolme autoa tai enemmän. Yksi auto oli haja-asutusalueella vain joka neljännessä taloudessa ja autottomia talouksia oli vain kaksi prosenttia. Sen sijaan taajamissa joka toisessa taloudessa oli yksi auto, kun taas kaksi autoa löytyi joka kolmannesta ja kolme tai useampia autoja vain neljässä prosentissa talouksista. Autottomien talouksien osuus oli taajamassa 12 prosenttia.

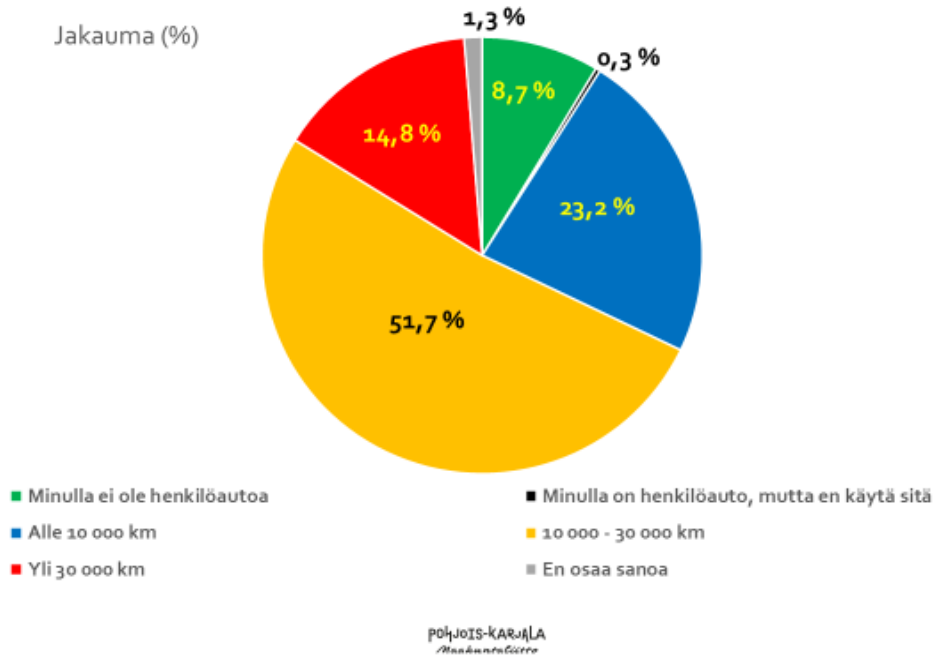
## Autojen määrä kotitaloudessa: vastaajan kotikunta



POHJOIS-KARJALA

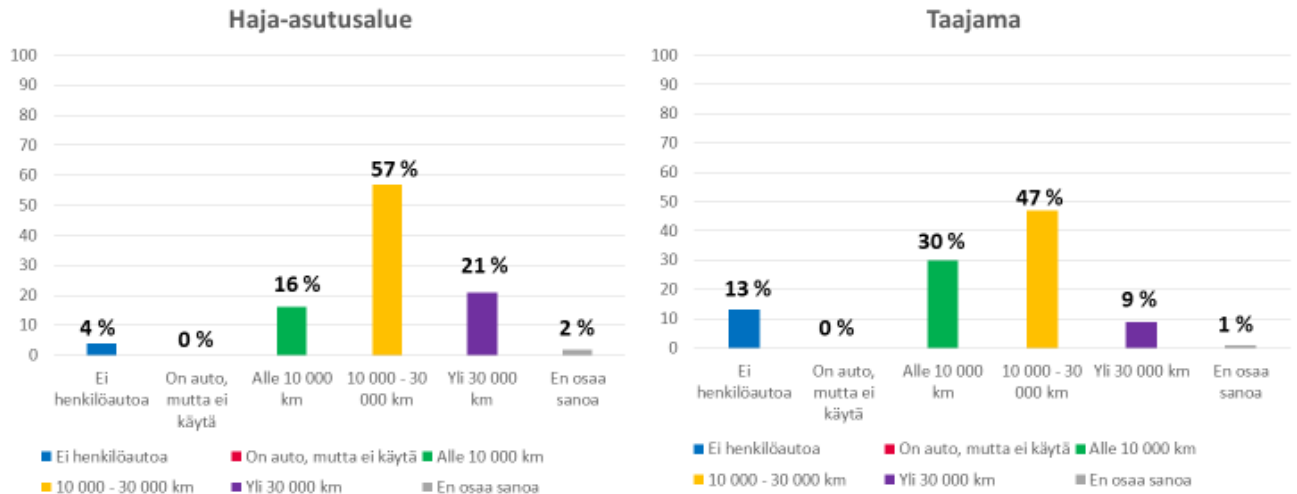
Kunnittain tarkasteltuna on havaittavissa Joensuun alueella asuvien osuuden pieneneminen sitä mukaa, kun kotitalouden automäärä kasvaa. Autottomissa talouksissa asuvista vastaajista yli 60 prosenttia asuu Joensuussa, kun kahden auton talouksissa asuvista vastaajista Joensuulaisia on enää 17 prosenttia ja tätä useampien autojen talouksissa asuvista enää 11 prosenttia. Sen sijaan Pielisen Karjalan ja muiden syrjäisempien kuntien suhteellinen osuus kasvaa automäärien kasvaessa.

## HENKILÖAUTOLLA AJETUT KILOMETRIT VUODESSA

**Arvio henkilöautolla ajon määrästä (km) vuodessa**

Puolet vastaajista ajoi henkilöautolla 10 000 – 30 000 kilometriä vuodessa. Tätä vähemmän ajavia henkilöauton omistajia oli runsas viidennes vastaajista ja yli 30 000 km ajavia noin 15 prosenttia vastaajista. Vajaa kymmenesosa ei omistanut autoa.

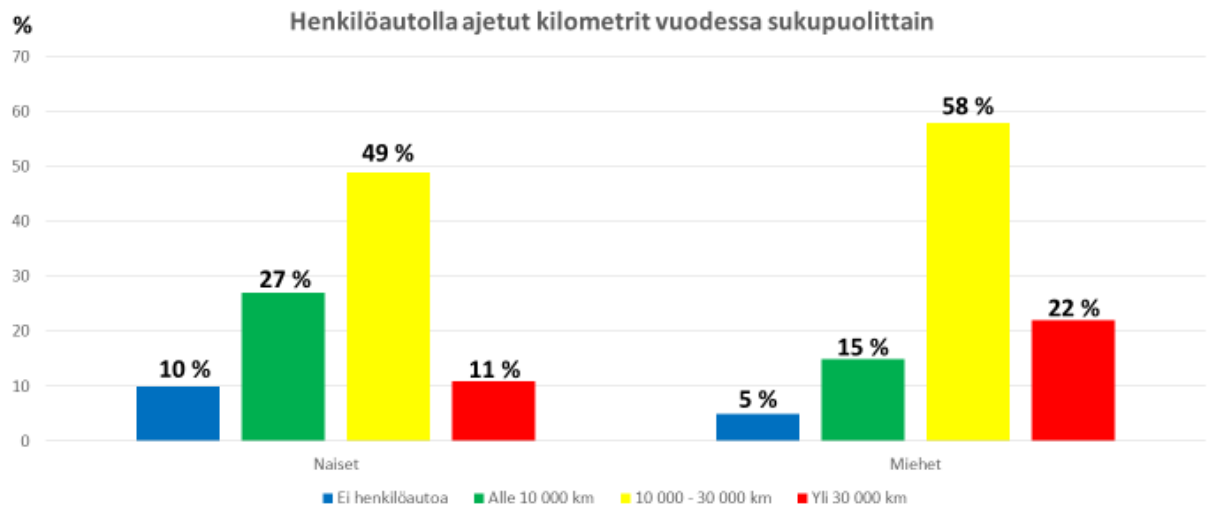
## Haja-asutusalue vs. taajama: Henkilöauton käyttö (km) vuodessa (%)



**POHJOIS-KARAJA**

Haja-asutusalueella asuvat ajoivat vuodessa keskimäärin enemmän henkilöautolla kuin taajamissa asuvat. 57 % haja-asutusalueella asuvista ajoi autolla 10 000 – 30 000 km vuodessa ja useampi kuin joka viides yli 30 000 kilometriä vuodessa. Sen sijaan taajamissa asuvista yli 30 000 kilometriä vuodessa ajoi harvempi kuin joka kymmenes ja 10 000 – 30 000 kilometriä ajavienkin osuus jäi alle puoleen vastaajista, kun taas lähes joka kolmas ajoi alle 10 000 kilometriä vuodessa.

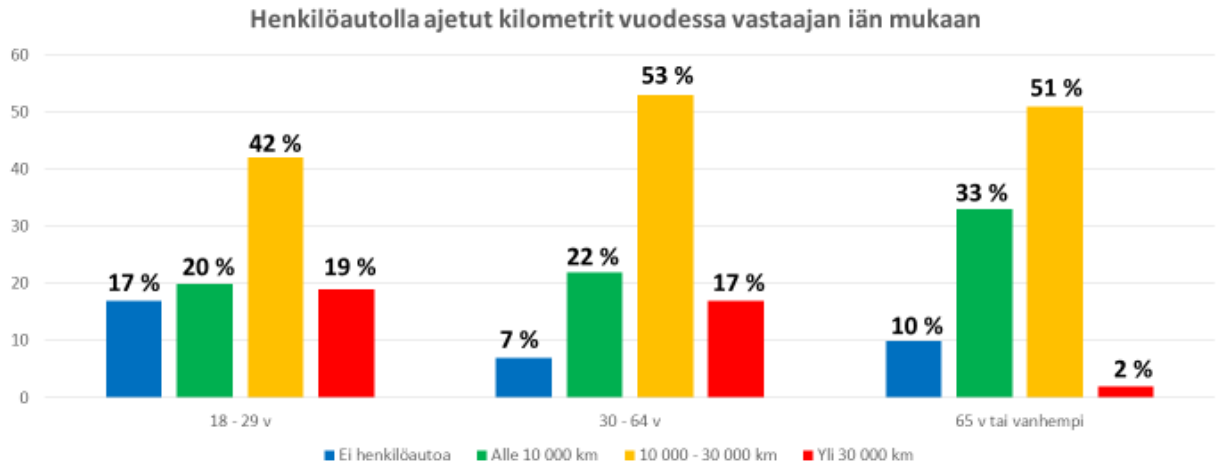
## Sukupuoli: Henkilöautoilun käyttö vuodessa



POHJOIS-KARJALA

Miehet ajoivat keskimäärin autolla naisia enemmän. Useampi kuin joka viides miespuolinen vastaaja ilmoitti ajavansa henkilöautolla yli 30 000 kilometriä, kun naisten keskuudessa näin teki noin joka kymmenes. Sen sijaan autottomien ja alle 10 000 kilometriä vuodessa ajavien vastaajien suhteelliset osuudet olivat naisten keskuudessa suurin piirtein kaksinkertaiset miehiin nähden.

## Ikä: Henkilöauton käyttö



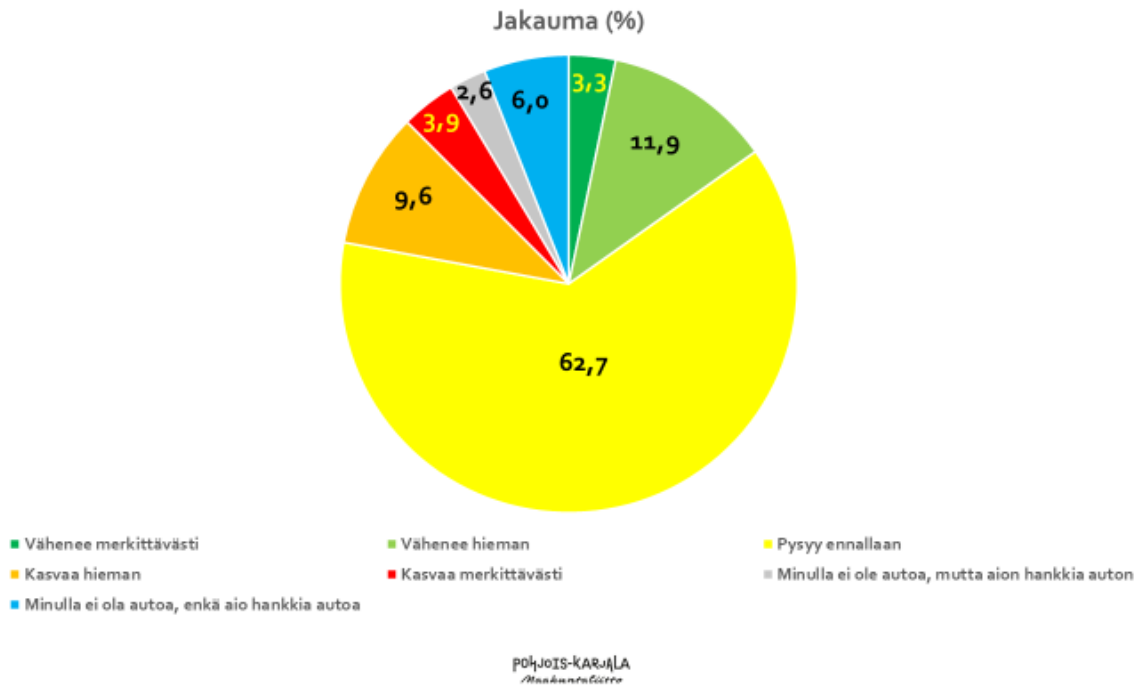
POHJOIS-KARJALA

Ikäryhmittäin tarkasteltuna yli 65-vuotiaissa oli selvästi vähemmän yli 30 000 kilometriä vuodessa ajavia verrattuna nuorempiin vastaajiin. Vain kaksi prosenttia yli 65-vuotiaista ajoi yli 30 000 kilometriä vuodessa, kun vastaava osuus muissa ikäryhmissä oli lähes 20 prosentin luokkaa. Myös alle 10 000 kilometriä ajavia oli yli 65-vuotiaissa suhteessa eniten, kolmasosa vastaajista. Nuorissa aikuisissa oli suhteessa eniten yli 30 000 kilometriä ajavia, mutta toisaalta myös autottomia vastaajia.



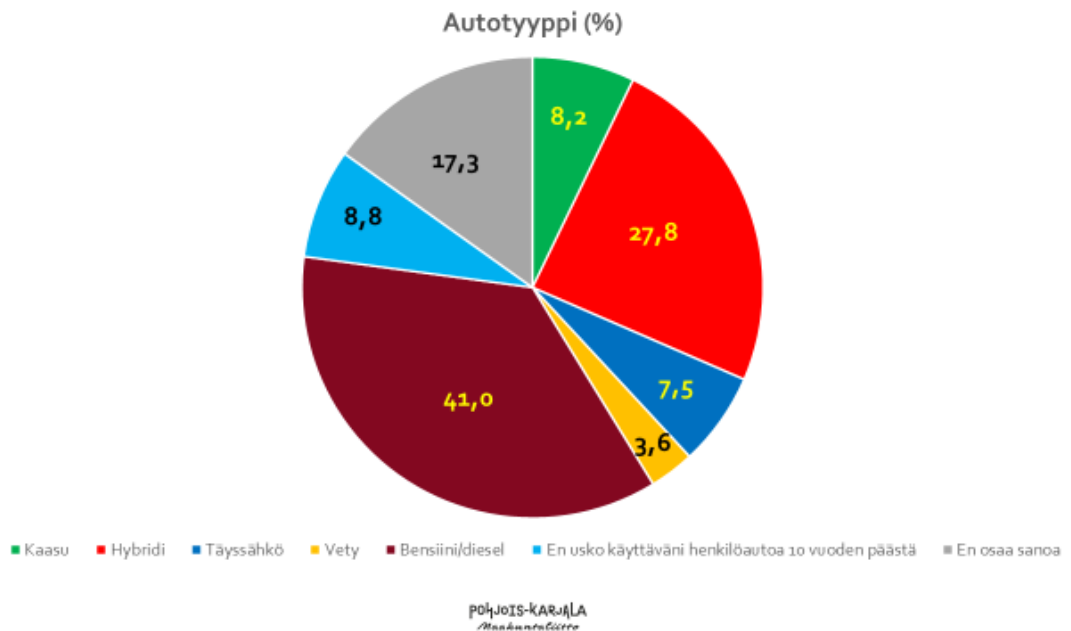
## ARVIO HENKILÖAUTON KÄYTÖN MUUTOKSESTA TULEVAISUUDESSA

### Arvio henkilöauton käytön muutoksesta tulevaisuudessa



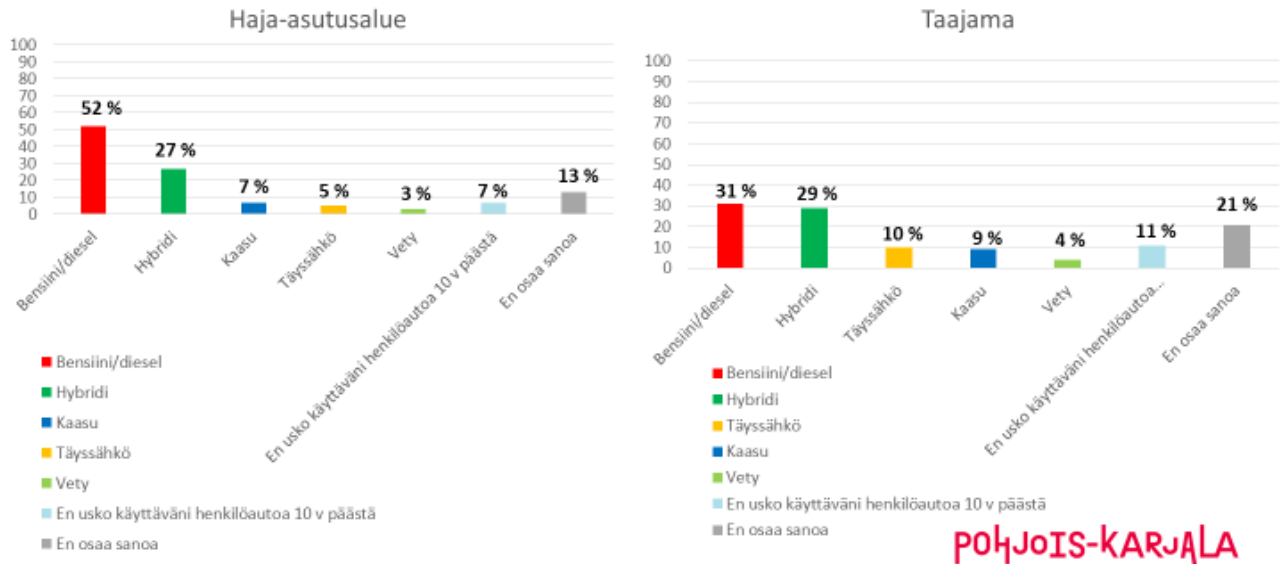
Suurin osa vastaajista arvioi oman henkilöautoilunsa määrän pysyvän ennallaan tulevaisuudessa. Niiden, jotka arvioivat henkilöautoilunsa määrän kasvavan, ja niiden, joiden vähenevän, osuudet olivat samaa suuruusluokkaa. Henkilöautoilunsa määrän merkittävän vähenemiseen tai merkittävään kasvuun uskoi kumpaankin noin kolme – neljä prosenttia vastaajista. Suurin osa niistä, joilla ei ollut autoa, ei myöskään aikonut hankkia sitä tulevaisuudessa.

## ARVIOITU HENKILÖAUTON KÄYTTÖVOIMA 10 VUODEN PÄÄSTÄ

**Millaista autoa uskotte ajavanne 10 vuoden päästä (mikäli käytätte henkilöautoa)?**

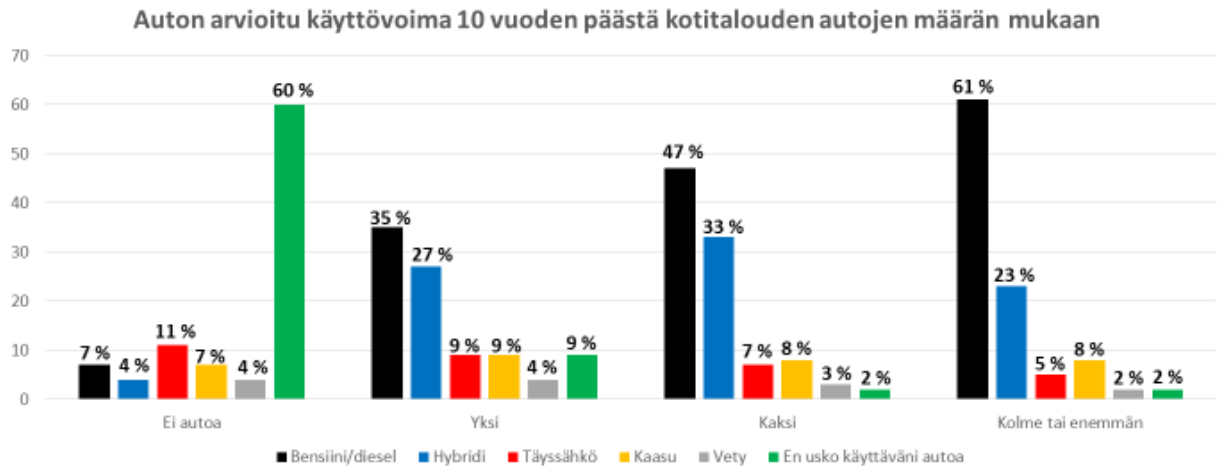
Kyselyn vastaajien arvioissa bensiini ja diesel säilyvät 10 vuoden päästä suurimpana yksittäisenä henkilöauton käyttövoimana 41 prosentin osuudella. Hybridiautoja arvioi ajavansa useampi kuin joka neljäs vastaajista. Täyssähköllä tai kaasulla kulkevaa autoa uskoi käyttävänsä kumpaakin vajaa kymmenesosa ja vetyautoa vajaa neljä prosenttia vastaajista. Hieman harvempi kuin joka kymmenes vastaaja ei uskonut käyttävänsä henkilöautoa kymmenen vuoden kuluttua.

## Haja-asutusalue vs. taajama: Millaista autoa uskotte ajavanne 10 vuoden päästä?



Taajamissa asuvat uskoivat haja-asutusalueen asukkaita useammin käyttävänsä vähäpäästöisempiä polttoaineita kymmenen vuoden päästä. Yli puolet haja-asutusalueen asukkaista uskoi käyttävänsä bensiini- tai dieselkäyttöistä yli puolet vastaajista, kun vastaava osuus taajamassa asuvien keskuudessa oli alle kolmannes. Hybridiautoa uskoi käyttävänsä runsas neljännes sekä haja-asutusalueen että taajamien asukkaista. Sähköautoa uskoi käyttävänsä joka kymmenes taajamassa ja joka 20:s haja-asutusalueella asuvista.

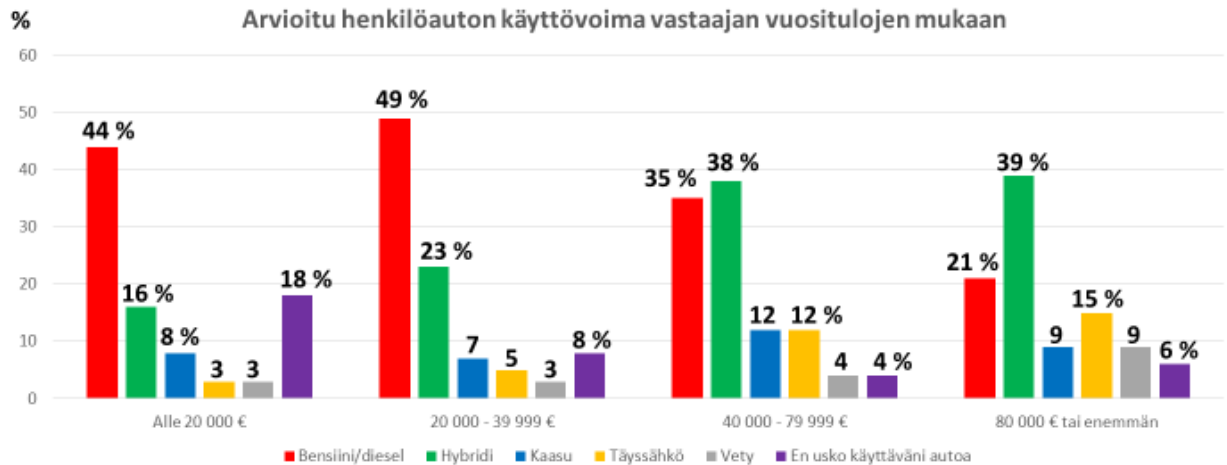
## Autojen määrä taloudessa: Millaista autoa uskotte käyttävänne 10 v päästä?



POHJOIS-KARJALA

Mitä useampi auto vastaajan taloudessa oli, sitä useampi osuus vastaajista uskoi käyttävänsä kymmenen vuoden päästä bensiini- tai dieselkäyttöistä henkilöautoa. Yhden auton talouksissa asuvista vastaajista noin kolmasosa uskoi ajavansa bensiini- tai dieselkäyttöistä autoa kymmenen vuoden päästä, kun kolmen tai useamman auton talouksissa vastaava osuus oli yli 60 prosenttia.

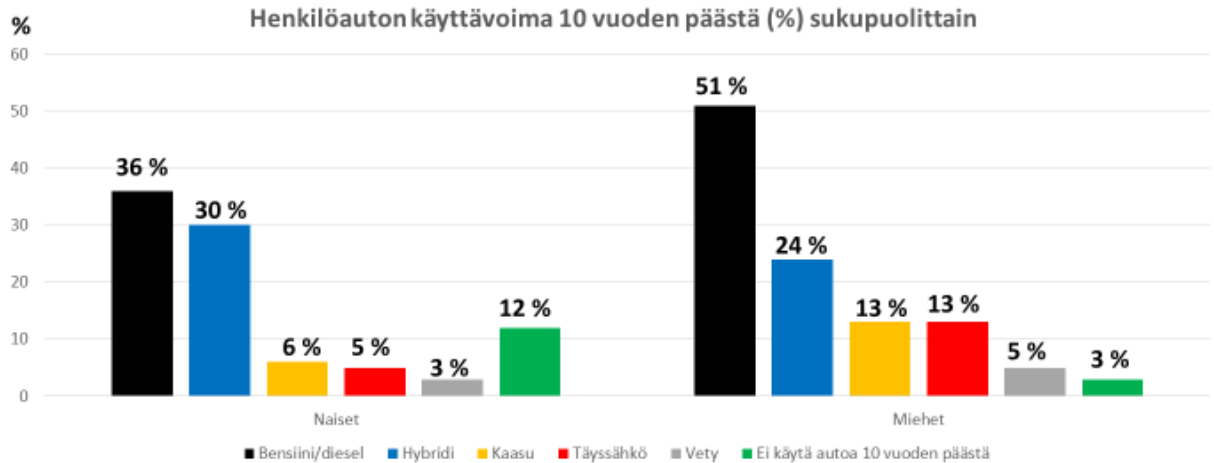
## Tulotaso: Arvioitu henkilöauton käyttövoima 10 vuoden päästä



POHJOIS-KARJALA

Hyvätuloisemmat vastaajat uskoivat useammin käyttävänsä kymmenen vuoden päästä vähäpäästöisempiä polttoaineita henkilöautossaan. Esimerkiksi 80 000 euroa vuodessa tai enemmän tienävissä vastaajista bensiini- tai dieselikäyttöistä autoa uskoi kymmenen vuoden päästä käyttävänsä vain joka viides, kun alle 40 000 euroa tienävien keskuudessa bensiinin ja dieselin osuus oli lähes puolet. Sen sijaan hybridiautoa uskoi hyvätuloisimpien ryhmässä käyttävänsä lähes 40 prosenttia ja täyssähköä 15 prosenttia vastaajista, kun alle 20 000 tienävien keskuudessa hybridin osuus oli 16 prosenttia ja täyssähkön kolme prosenttia.

## Sukupuoli: Arvioitu henkilöauton käyttövoima 10 vuoden päästä

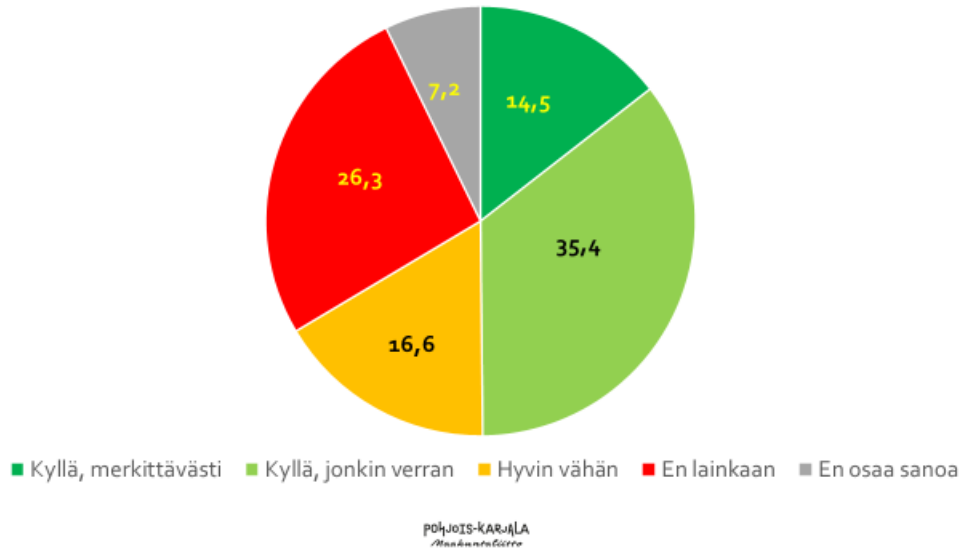


POHJOIS-KARJALA

Miehet uskoivat useammin käyttävänsä kymmenen vuoden päästä bensiini- tai dieselkäyttöistä autoa kuin naiset. Joka toinen mies uskoi ajavansa bensiini- tai dieselautolla, kun naisista näin arvioi vain runsas kolmannes. Naisten keskuudessa hybridin käyttöön uskoi lähes yhtä moni kuin bensiini- tai dieselauton käyttöön, kun miehissä hybridin suhteellinen osuus oli alle puolet bensiinin ja dieselin osuuteen nähden. Sen sijaan kaasun, täyssähkön ja vedyn käyttöön uskovien suhteelliset osuudet olivat miesten keskuudessa suurempia kuin naisten.

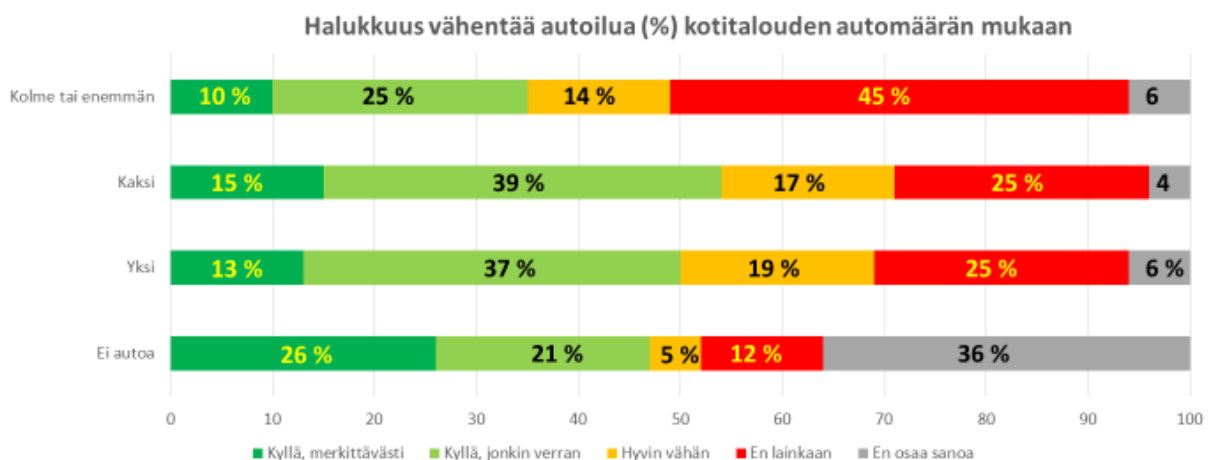
## HALUKKUUS VÄHENTÄÄ HENKILÖAUTOILUA ILMASTONMUUTOKSEN TAKIA

### Halukkuus vähentää henkilöautoilua ilmastonmuutoksen takia (%)



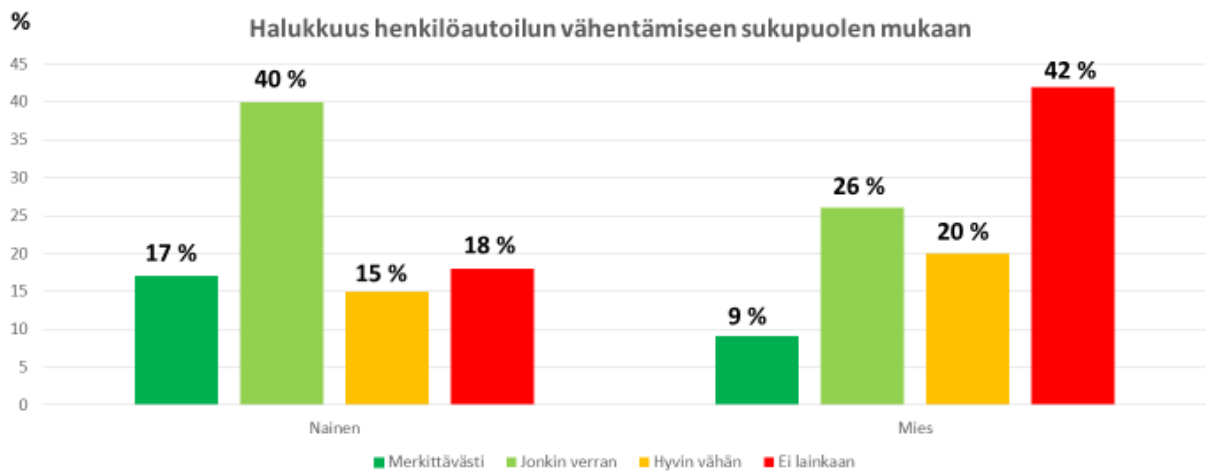
Halukkuudessa vähentää henkilöautoilua ilmastonmuutoksen takia oli suurta eroavaisuutta vastaajien kesken. Vajaa 15 prosenttia vastaajista halusi merkittävästi vähentää autoilua, kun taas runsas neljännes ei halunnut vähentää autoiluaan lainkaan.

### Autojen määrä taloudessa: halukkuus vähentää henkilöautoilua



Eniten halukkuutta henkilöautoilun merkittävään vähentämiseen löytyi niiltä, joiden taloudessa henkilöautoa ei ollut. Sen sijaan kolmen tai useamman auton taloudessa asuvista vastaajista lähes puolet ei halunnut vähentää henkilöautoiluaan lainkaan, kun muissa vastaajaryhmissä yhtä jyrkästi henkilöautoilun vähentämiseen suhtautui enintään neljäsosa vastaajista.

## Sukupuoli: Halukkuus vähentää henkilöautoilua ilmastonmuutoksen takia

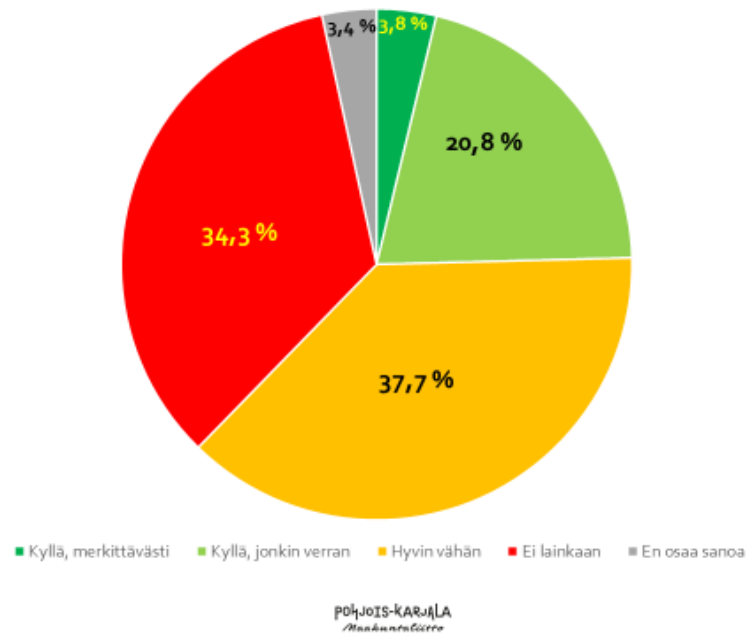


POHJOIS-KARJALA

Naiset olivat miehiä halukkaampia henkilöautoilun vähentämiseen ilmastosyistä. Yli puolet naisista oli halukkaita vähentämään autoilua merkittävästi tai jonkin verran, kun vastaava osuus miesten keskuudessa oli hieman runsas kolmannes. Sen sijaan yli 40 prosenttia miehistä ei halunnut vähentää henkilöautoilua ilmastonmuutoksen takia lainkaan, kun vastaava osuus naisten keskuudessa oli alle viidesosan.

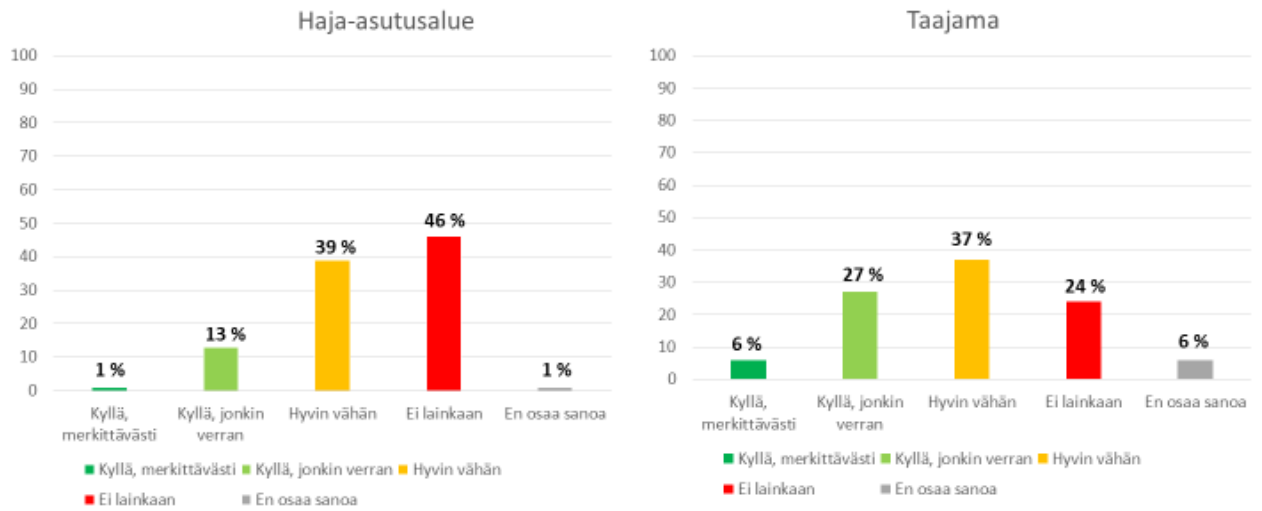


## Koettu mahdollisuus vähentää autoilua ilmastonmuutoksen takia (%)



Miltei kolme neljästä vastaajasta koki mahdollisuutensa vähentää autoilua ilmastonmuutoksen takia olemattomiksi tai hyvin vähäisiksi. Merkittävään mahdollisuuteen vähentää autoilua uskoi alle neljä prosenttia vastaajista.

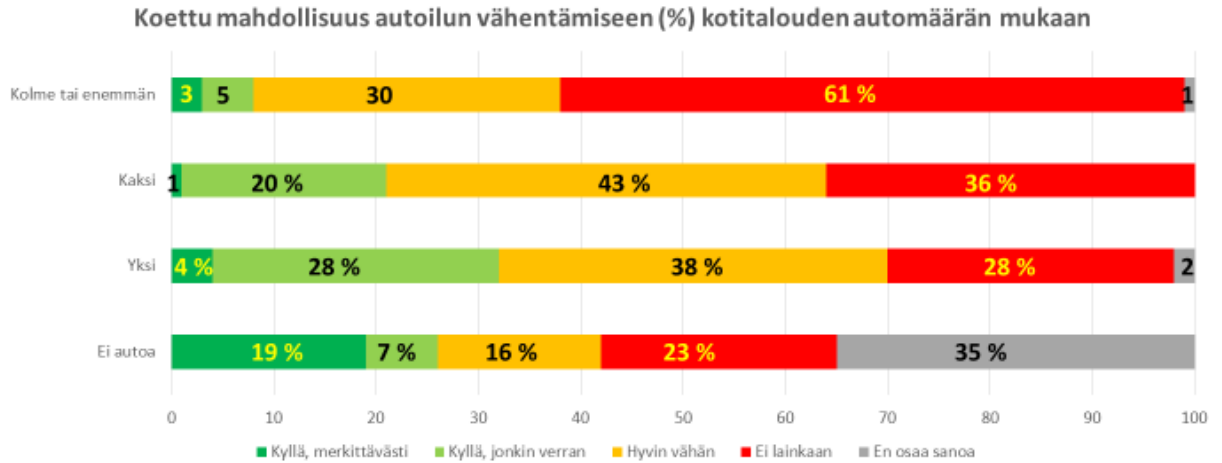
## Haja-asutusalue vs. taajama: Näettekö, että teillä on mahdollisuutta vähentää henkilöautolla liikkumista ilmastonmuutoksen takia?



POHJOIS-KARJALA

Erityisesti haja-asutusalueen asukkaat kokivat mahdollisuutensa henkilöautoilun vähentämiseen ilmastoystä vähäisiksi. Lähes puolet haja-asutusalueen asukkaista ei kokenut omaavansa lainkaan mahdollisuuksia autoilun vähentämiseen, kun taajamassa samoin koki joka neljäs vastaaja.

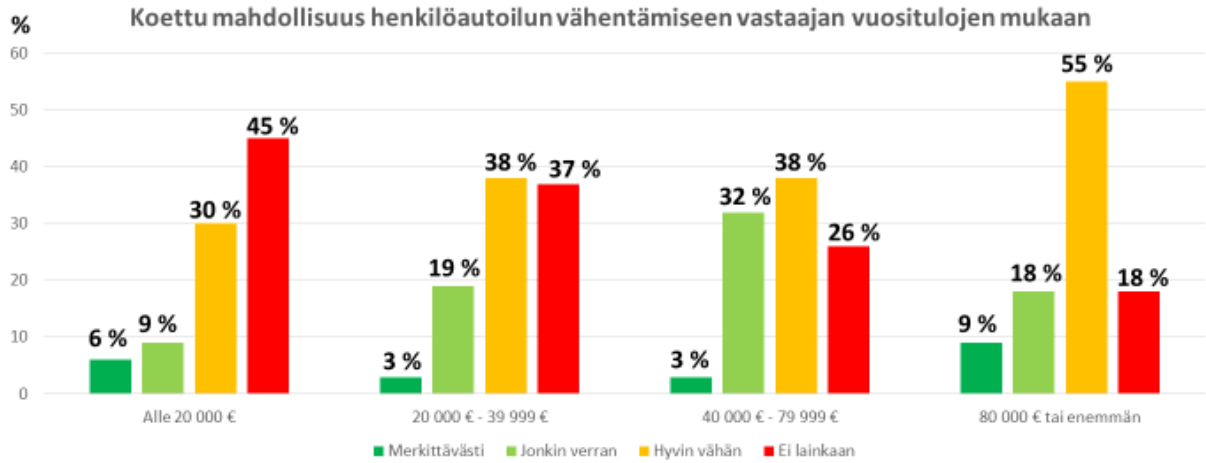
## Autojen määrä taloudessa: Koettu mahdollisuus vähentää autoilua ilmastonmuutoksen takia



POHJOIS-KARJALA

Kolmen tai useamman auton talouksissa asuvat kokivat mahdollisuutensa henkilöautoilun vähentämiseksi ilmastoyistä muita pienemmiksi. Yli 60 prosenttia koki, ettei mahdollisuutta autoilun vähentämiseen ollut lainkaan, kun muissa vastaajaryhmissä täysin ilman vähentämisen mahdollisuutta koko olevansa noin joka neljäs tai joka kolmas. Vähemmän kuin yksi kymmenestä vähintään kolmen auton taloudessa asuvasta koki mahdollisuutensa autoilun vähentämiseksi edes kohtuulliseksi, kun yhden auton talouksissa asuvista näin koko joka kolmas.

## Tulotaso: Koettu mahdollisuus vähentää henkilöautoilua ilmastonmuutoksen takia

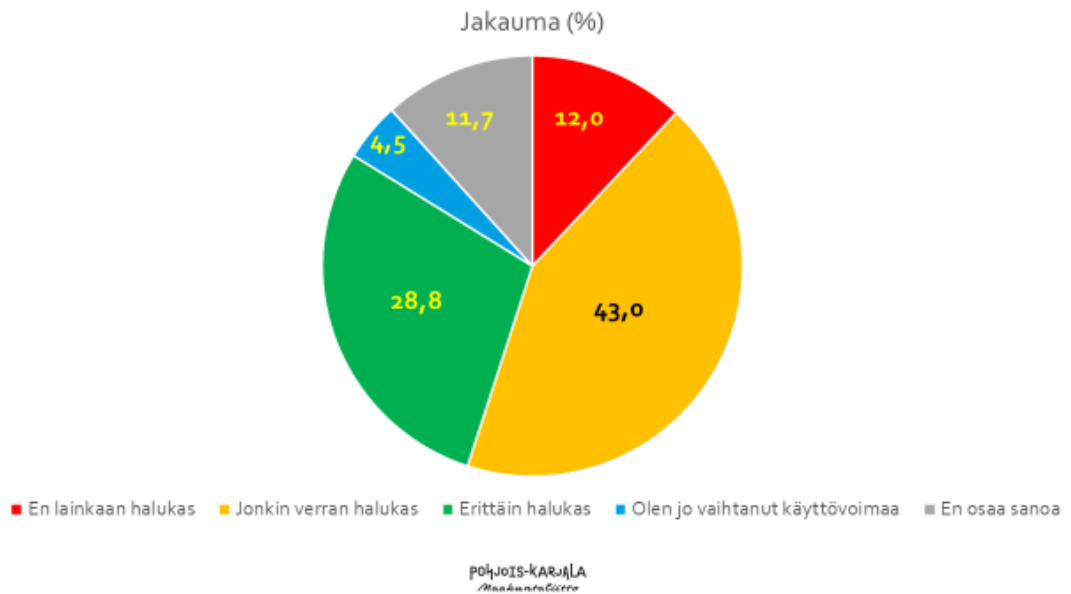


POHJOIS-KARJALA

Alle 20 000 euroa vuodessa tienaavissa oli eniten niitä, jotka eivät nähneet lainkaan mahdollisuuksia henkilöautoilun vähentämiseen ilmastosyistä. Selkeää kehitystä tulotason noustessa ei koetussa autoilun vähentämisen mahdollisuudessa kuitenkaan ole havaittavissa.

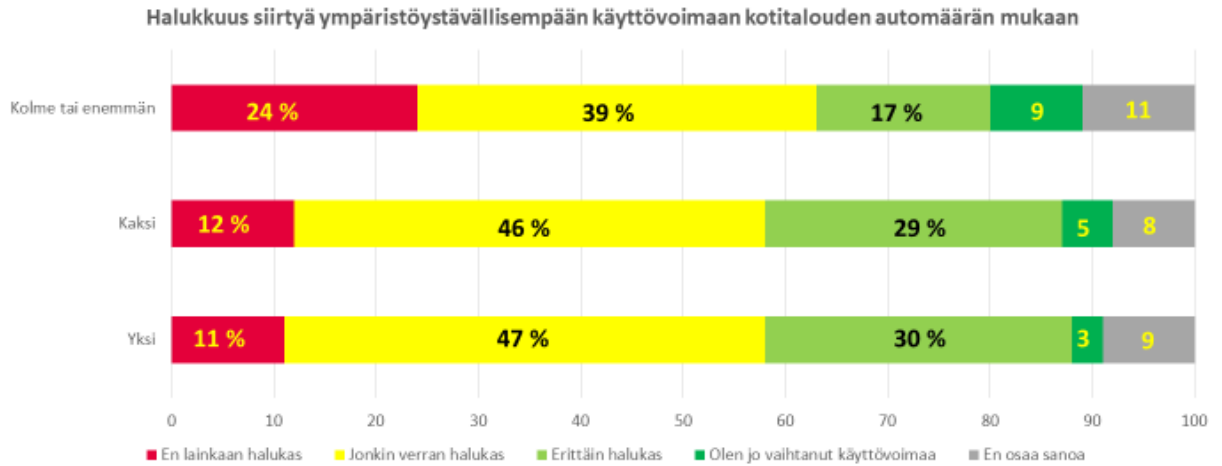
## HALUKKUUS SIIRTYÄ VÄHÄPÄÄSTÖISEMPÄÄN KÄYTTÖVOIMAAN HENKILÖAUTOLIIKENTEESSÄ

### *Halukkuus siirtyä vähäpäästöisempään käyttövoimaan henkilöautoliikenteessä*



Halukkuutta vähäpäästöisempään käyttövoimaan siirtymisessä on vastaajien keskuudessa olemassa. Yli neljäsosa vastaajista oli erittäin halukas siirtymään vähäpäästöisempään käyttövoimaan. Sen sijaan hieman runsas kymmenesosa ei ollut lainkaan halukas käyttövoiman vaihtamiseen. Vajaa viisi prosenttia vastaajista oli jo vaihtanut henkilöautonsa käyttövoimaa.

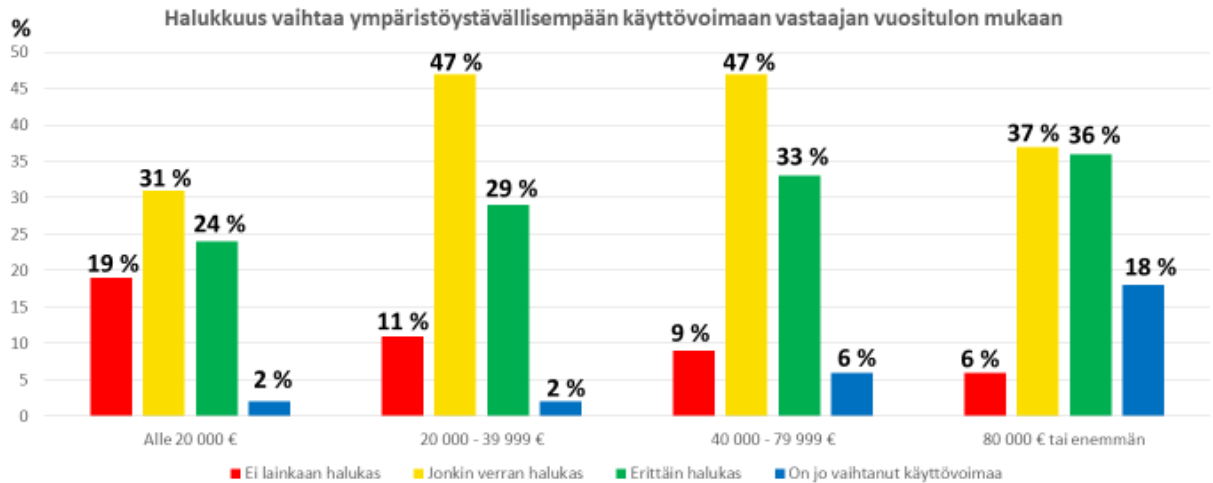
# Henkilöautojen määrä: halukkuus siirtyä ympäristöystävällisempään käyttövoimaan



POHJOIS-KARJALA

Vähintään kolmen auton talouksissa asuvat olivat vähiten halukkaita vaihtamaan ympäristöystävällisempään henkilöauton käyttövoimaan. Joka neljäs kolmen tai useamman auton taloudessa asuvista ei ollut lainkaan halukas vaihtamaan autonsa käyttövoimaa ympäristöystävällisempään vaihtoehtoon, kun yhden tai kahden auton talouksissa asuville vastaavat osuudet olivat hieman päälle kymmenen prosenttia.

## Tulotaso: Halukkuus vaihtaa ympäristöystävällisempään käyttövoimaan henkilöautoliikenteessä

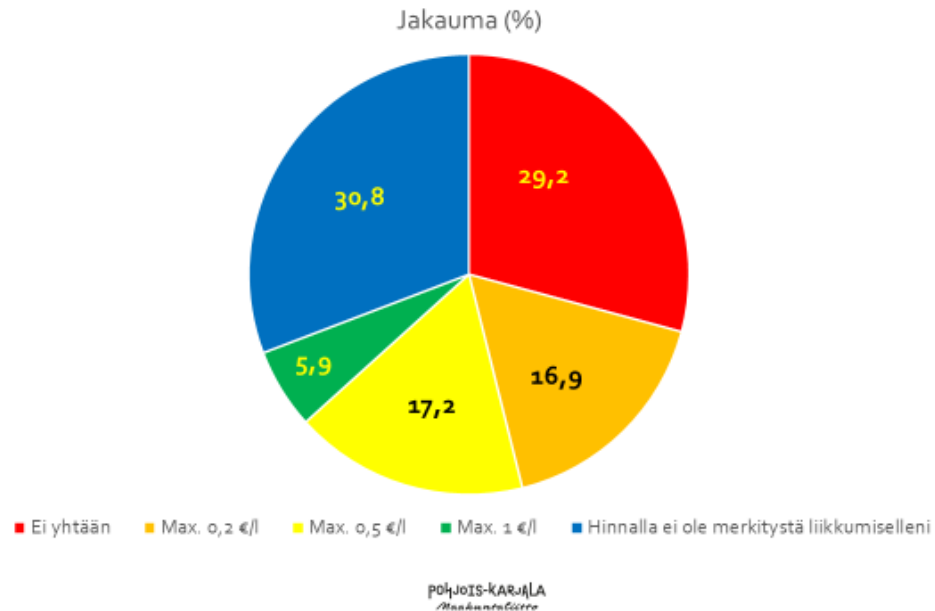


POHJOIS-KARJALA

Halukkuus vaihtaa henkilöauton käyttövoimaa ympäristöystävällisempään vaihtoehtoon kasvoi hieman tulotason kasvaessa. Matalatuloisimmassa vastaajaryhmässä lähes joka viides ei ollut lainkaan halukas vaihtamaan ympäristöystävällisempään käyttövoimaan, kun hyvätuloisimmassa ryhmässä vastaava osuus oli kuusi prosenttia. Vastavuoroisesti yli kolmasosa hyvätuloisimmista vastaajista oli erittäin halukas käyttövoiman vaihtamiseen, kun matalatuloisimmassa vastaajaryhmässä näin koki alle neljäsosa vastanneista. Korkeatuloisimmassa ryhmässä lähes viidesosa vastanneista oli jo vaihtanut ympäristöystävällisempään polttoaineeseen, mikä on merkittävästi suurempi suhteellinen osuus kuin muissa vastaajaryhmissä.

## POLTTOAINEEN HINNAN KOROTUSVARA

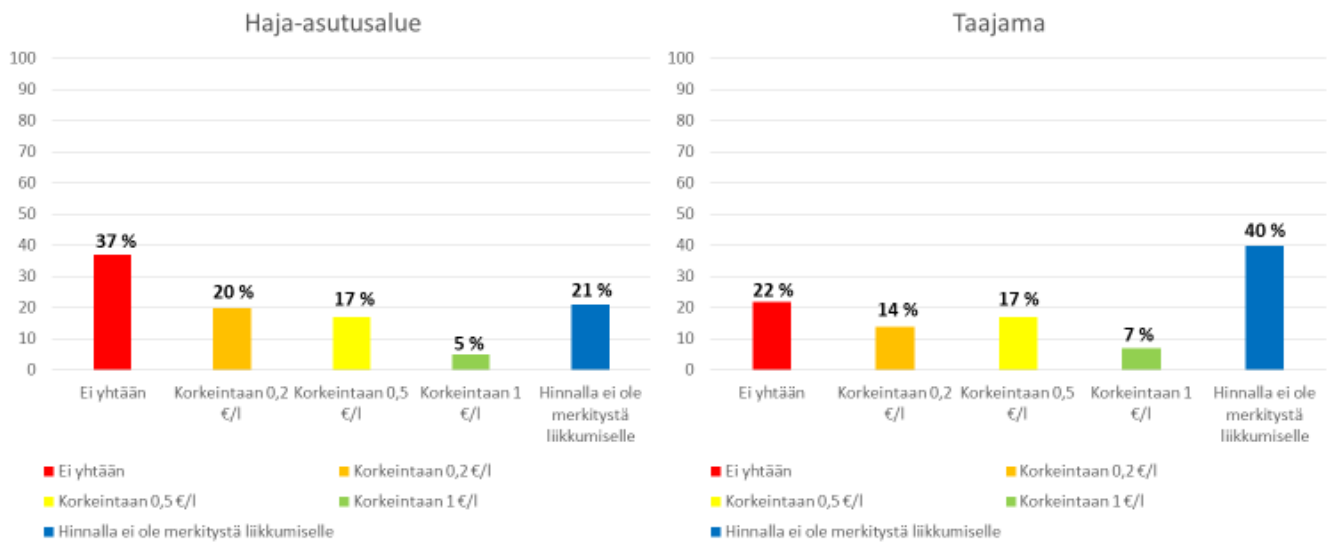
## *Paljonko polttoaineen hinta saisi nousta ilman kohtuuttomia vaikutuksia liikkumiselle?*



Vajaa kolmannes koki, ettei polttoaineen hinta saisi kohota lainkaan ilman, että siitä aiheutuisi kohtuuttomia vaikutuksia liikkumiselle, eli vastaaja pystyisi yhä hoitamaan tarvittavat liikkumiset henkilöautolla. Niin ikään vajaa kolmannes koki, ettei polttoaineen hinnalla ole merkitystä omalle autolla liikkumiselleen.



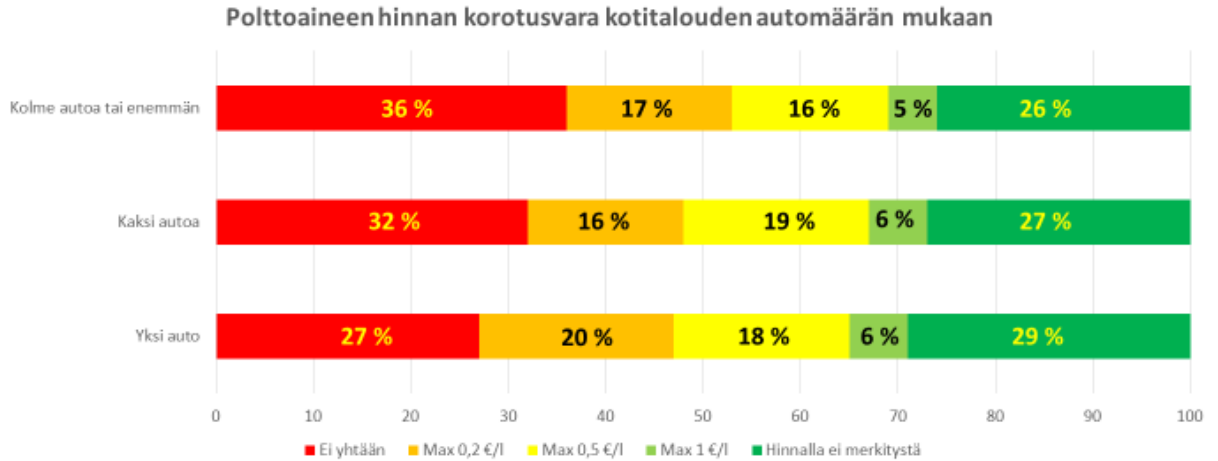
## Haja-asutusalue vs. taajama: Paljonko polttoaineen hinta voisi nousta nykyisestä ilman, että se aiheuttaisi kohtuuttomia vaikutuksia?



**POHJOIS-KARJALA**

Haja-asutusalueella asuvat kokivat taajamassa asuvia useammin olevansa ns. kipurajalla henkilöautolla liikkumisen polttoainekustannusten suhteen. Yli kolmasosa haja-asutusalueen asukkaista koki, ettei polttoaineen hintaa ole vara korottaa yhtään, kun taajamassa asuvista näin koki hieman useampi kuin joka viides. Taajamissa asuvista taas 40 prosenttia näki, ettei hinnalla ole vaikutusta omaan liikkumiseen, kun haja-asutusalueen asukkaista näin koki noin joka viides.

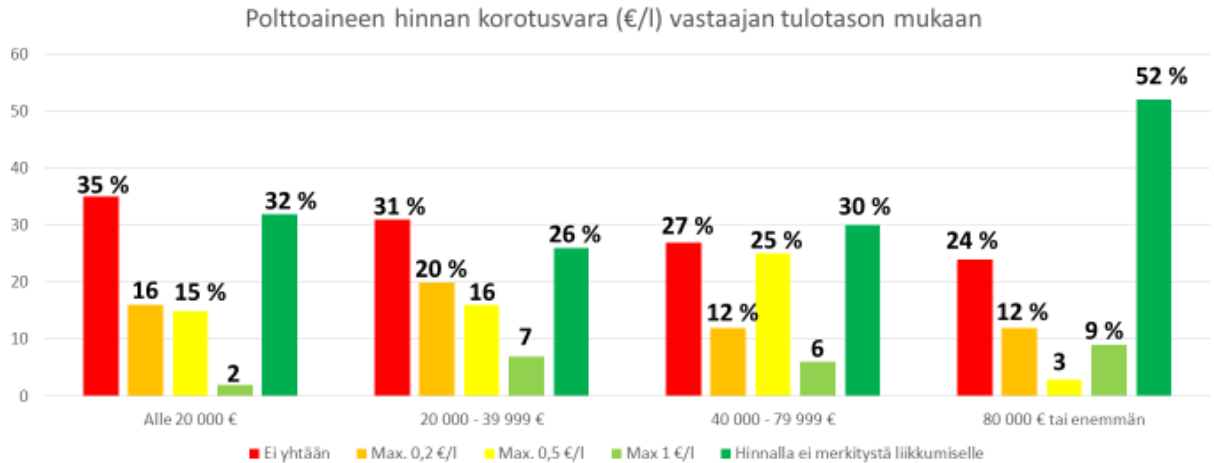
## Henkilöautojen määrä: paljonko polttoaineen hinta voisi nousta nykyisestä ilman kohtuuttomia vaikutuksia?



POHJOIS-KARJALA

Vastaajan talouden henkilöauton määrän kasvaessa kasvoi hieman myös niiden osuus, jotka eivät kokeneet, ettei polttoaineen hintaa ole vara nostaa lainkaan. Yhden auton taloudessa asuvista joka neljäs oli tätä mieltä, kun vähintään kolmen auton talouden asukkaista yli kolmannes koki, ettei polttoaineen hintaa ole vara nostaa lainkaan.

## Tulotaso: Polttoaineen hinnan korotusvara ilman kohtuuttomia vaikutuksia



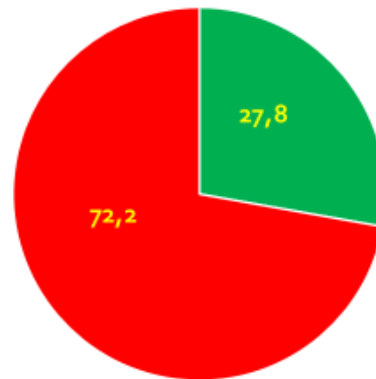
POHJOIS-KARJALA

Eniten polttoaineen hinnan suhteen kipurajalla olevia vastaavia oli matalatuloisimmassa vastaajaryhmässä, joista yli kolmannes ei kokenut polttoaineen hinnan olevan vara nousta lainkaan. Kuitenkin joka neljäs hyvätuloisimmistakin vastaajista koki, ettei polttoaineen hintaa ole vara korottaa yhtään. Sen sijaan yli puolet hyvätuloisimmista koki, ettei polttoaineen hinnalla ole merkitystä omalle henkilöautolla liikkumiselle, mikä on selvästi suurempi osuus kuin alempituloisten keskuudessa.

## HENKILÖAUTON KÄYTTÖVOIMAN MUUTOSTUET

***”Ovatko henkilöauton käyttövoimille annettavat muunnostuet teille tuttuja (Tuki liikennekaasu- ja Flexifuel –muunnoksille)?”***

Jakauma (%)



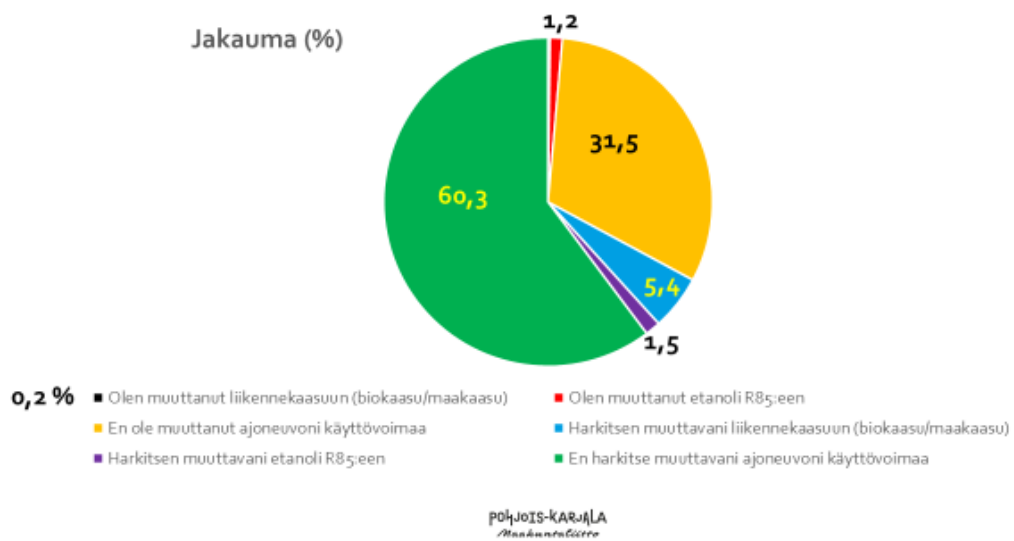
■ Kyllä ■ Ei

Pohjois-Karjala  
Ammattineuvosto

Henkilöauton käyttövoimilla myönnettävät muunnostuet liikennekaasu- ja Flexifuel-muunnoksille olivat tuttuja noin joka neljännelle vastaajista.

## HENKILÖAUTON KÄYTTÖVOIMAN MUUTTAMISEN HARKITSEMINEN

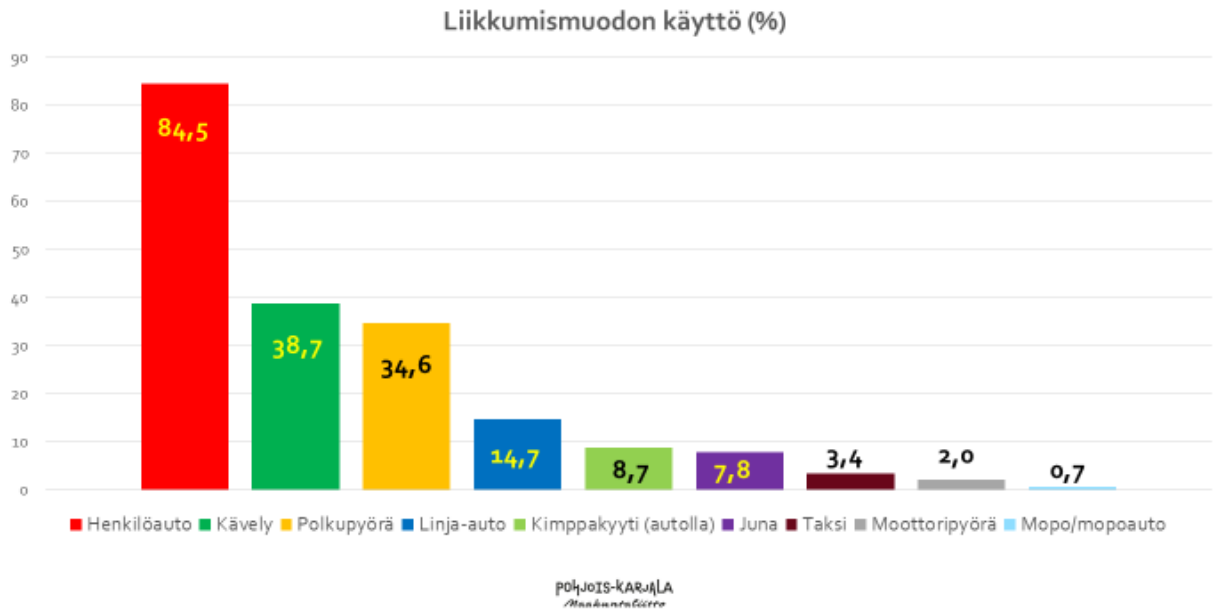
**“Oletteko muuttaneet tai harkitsetteko muuttavanne jossain vaiheessa nykyisen ajoneuvonne käyttövoimaa?”**



Yli 60 prosenttia vastaajista ei harkitse ja yli 30 prosenttia ei ole muuttanut nykyisen ajoneuvonsa käyttövoimaa. Biokaasuun tai maakaasuun käyttövoimaansa muuttaneita oli ainoastaan 0,2 prosenttia vastaajista ja etanoli R85:een muuttaneita runsas prosentti vastanneista. Vajaa seitsemän prosenttia vastaajista harkitsi käyttövoimaan muuttamista jompaankumpaan mainituista vaihtoehtoista.

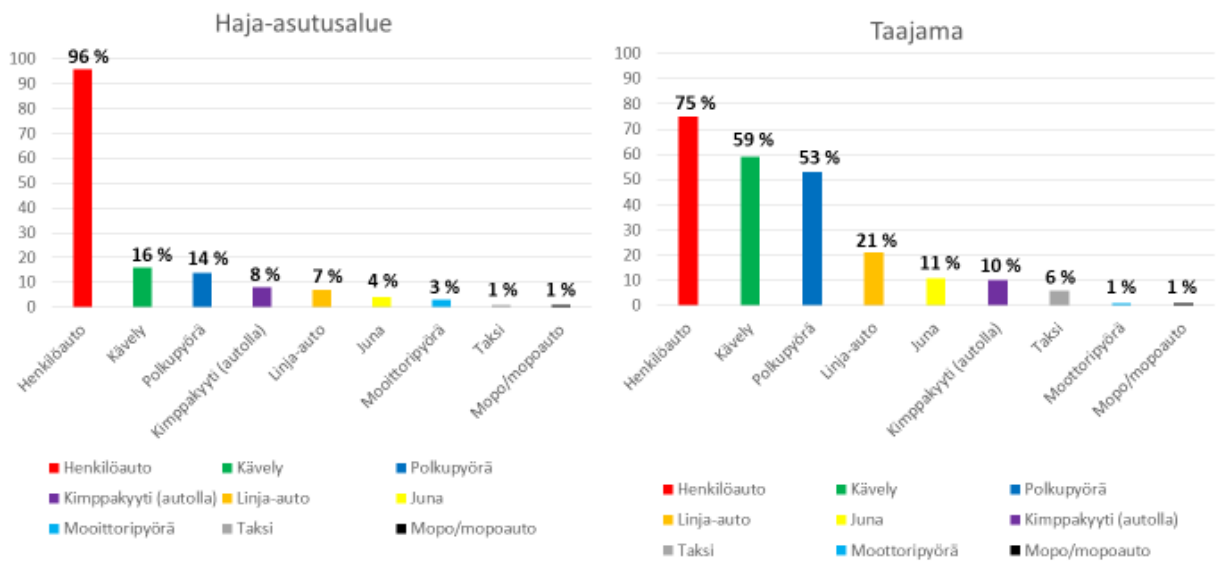
## TYÖ- JA ASIOINTILIIKENTEeseen KÄYTETYT LIKKUMISTAVAT

### *Työ- ja asiointiliikenteeseen säännöllisesti käytetyt liikumismuodot*



Henkilöauto oli selvästi käytetyin liikumismuoto työ- ja asiointiliikenteessä. Noin 85 prosenttia vastaajista käytti henkilöautoa työ- ja asiointiliikenteeseen. Kävellen tai polkupyörällä työ- ja asiointimatkoja taittoi runsas kolmannes vastaajista. Linja-autoa käytti noin 15 prosenttia vastaajista, henkilöautolla kimppakyydissä tai junalla kulki kullakin vajaa kymmenesosa vastaajista.

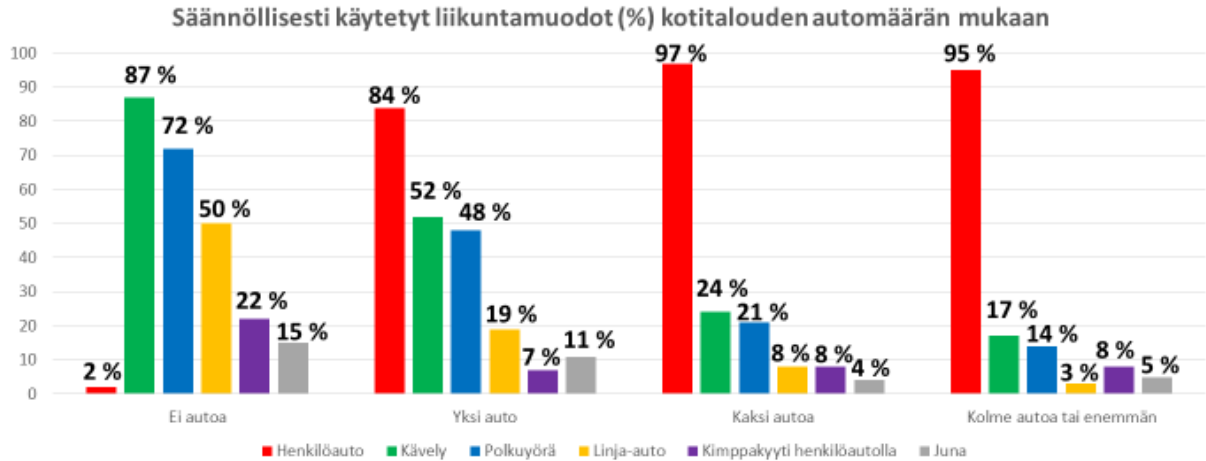
## Haja-asutusalue vs. taajama: Mitä seuraavista liikkumismuodoista käytätte säännöllisesti työ- ja asiointiliikenteeseen?



POHJOIS-KARJALA

Erityisen suuri osuus henkilöautolla työ- ja asiointiliikenteessä oli haja-asutusalueella, jossa lähes kaikki vastaajat käyttivät henkilöautoa työ- ja asiointiliikenteeseen. Taajamassakin kolme neljästä vastaajasta käytti henkilöautoa työ- ja asiointimatkoihin, mutta myös kävelyä ja polkupyörää hyödynsi yli puolet taajaman asukkaista. Sen sijaan haja-asutusalueella kävellen tai pyörällä kulki noin 15 prosenttia vastaajista. Myös linja-autoa ja junaa hyödynnettiin taajamassa haja-asutusalueita useammin.

## Autojen määrä: Käytetyimmät liikuntamuodot työ- ja asiointiliikenteessä



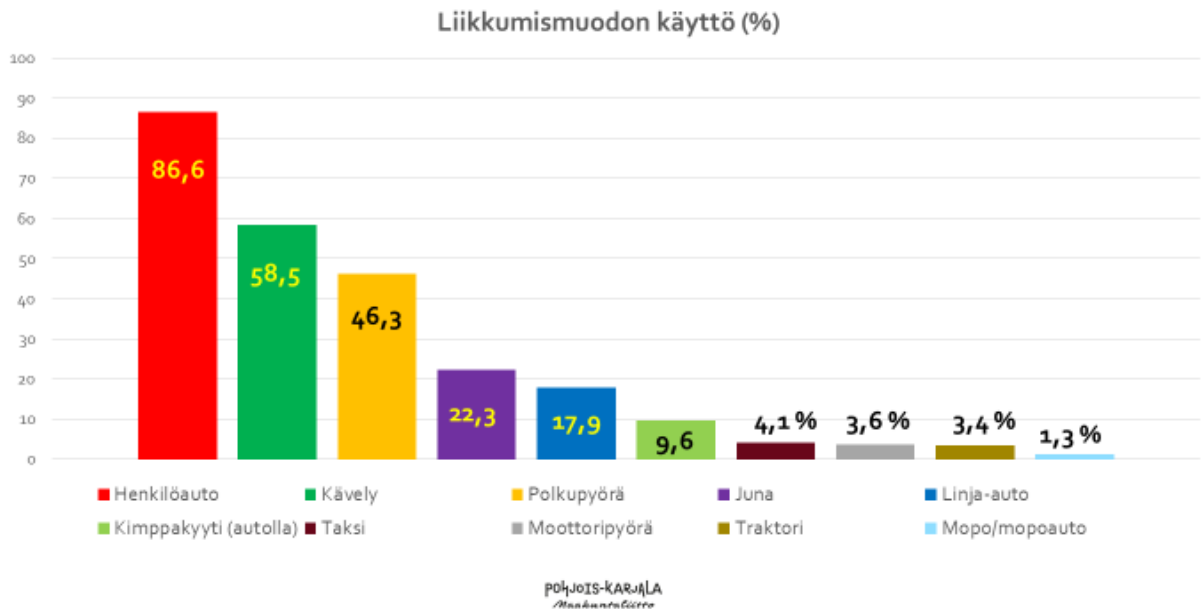
POHJOIS-KARJALA

Kävelyn ja pyöräilyn osuus työ- ja asiointiliikenteessä väheni sitä mukaa kun vastaajien talouden henkilöautojen määrä kasvoi. Yhden auton talouksissa vielä puolet vastaajista kulki työ- ja asiointimatkojaan ainakin ajoittain kävellen tai pyörällä, kun kahden auton taloudessa osuus oli enää hieman yli viidennes ja vähintään kolmen auton talouksissa alle viidennes vastaajista. Autottomien keskuudessa selvästi suurin osa kulki työ- ja asiointimatkojaan kävellen tai pyörällä, mutta puolet matkusti myös linja-autolla.



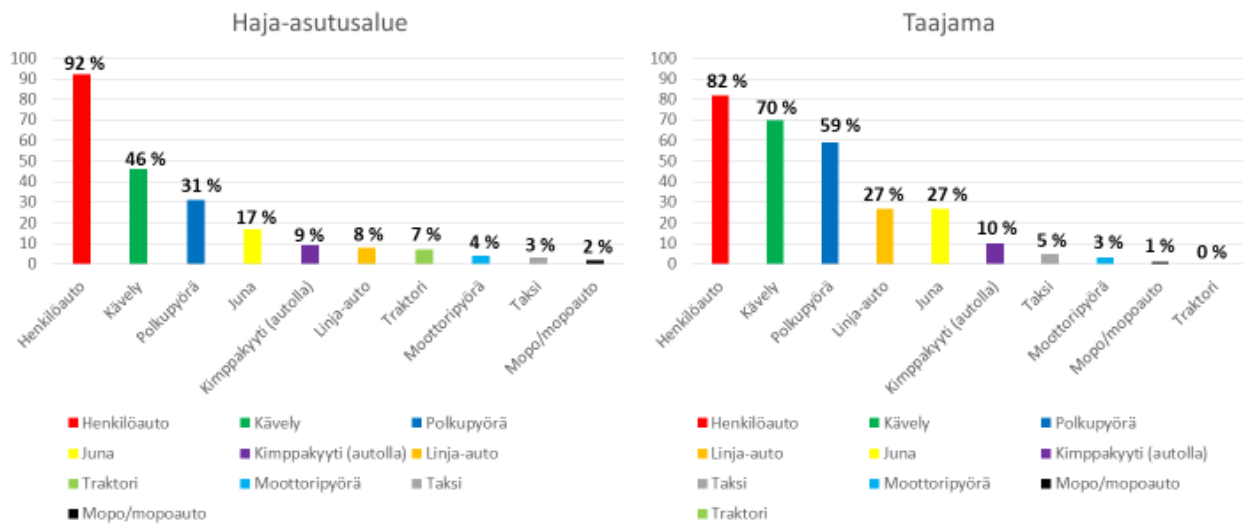
## VAPAA-AJAN LIIKENTEeseen KÄYTETYT LIKKUMISTAVAT

### Vapaa-ajan liikenteeseen käytetyt liikkumismuodot



Myös vapaa-ajan liikenteessä henkilöauto oli selkeästi yleisin liikkumismuoto. Kävelyä tai polkupyörää vapaa-ajan liikkumiseen käytti noin puolet juna- tai linja-autoa noin joka viides vastaajista.

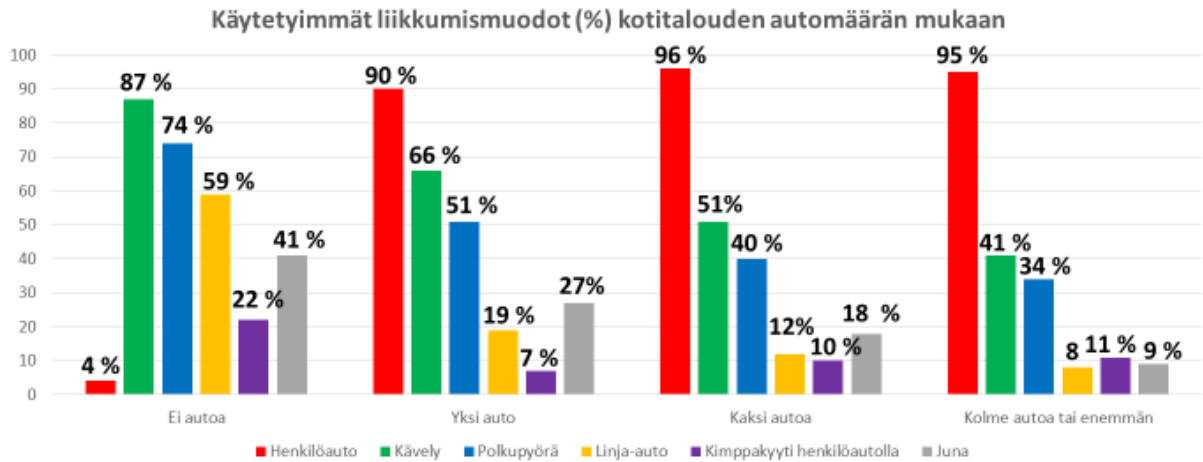
## Haja-asutusalue vs. taajama: Mitä seuraavista liikkumismuodoista käytätte säännöllisesti vapaa-ajan liikenteeseen?



POHJOIS-KARJALA

Haja-asutusalueella asuvien keskuudessa kävelyn ja pyöräilyn osuus vapaa-ajan liikenteessä oli suurempi, kuin työ- ja asiointiliikenteessä, mutta osuudet jäivät silti alle puoleen vastaajista. Myös vapaa-ajan liikkumiseen autoa käyttivät lähes kaikki haja-asutusalueella asuvat. Myös taajamissa useampi kuin neljä viidestä käytti henkilöautoa vapaa-ajan liikkumiseen, mutta toisaalta myös kävelyn ja pyöräilyn osuudet olivat suuremmat kuin työ- ja asiointiliikenteessä. Junaa tai linja-autoa vapaa-ajan liikenteeseen käytti noin joka neljäs taajaman asukas. Haja-asutusalueen erityispiirteenä voidaan nostaa esiin traktori, jota käytti vapaa-ajan liikkumiseen seitsemän prosenttia haja-asutusalueella asuvista vastaajista.

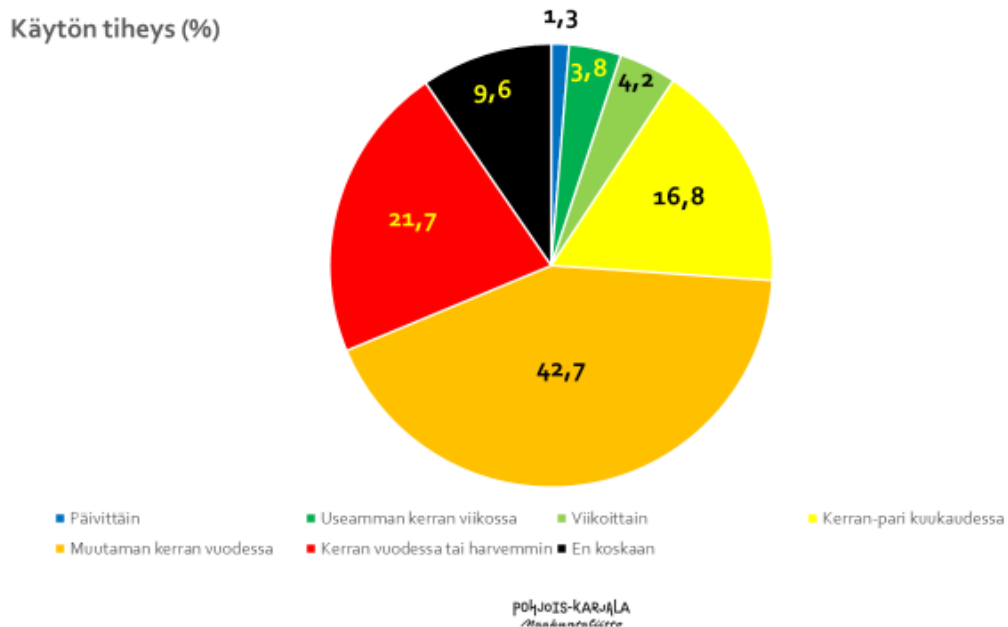
## Autojen määrä: Käytetyimmät liikkumismuodot vapaa-ajan liikenteessä



POHJOIS-KARJALA

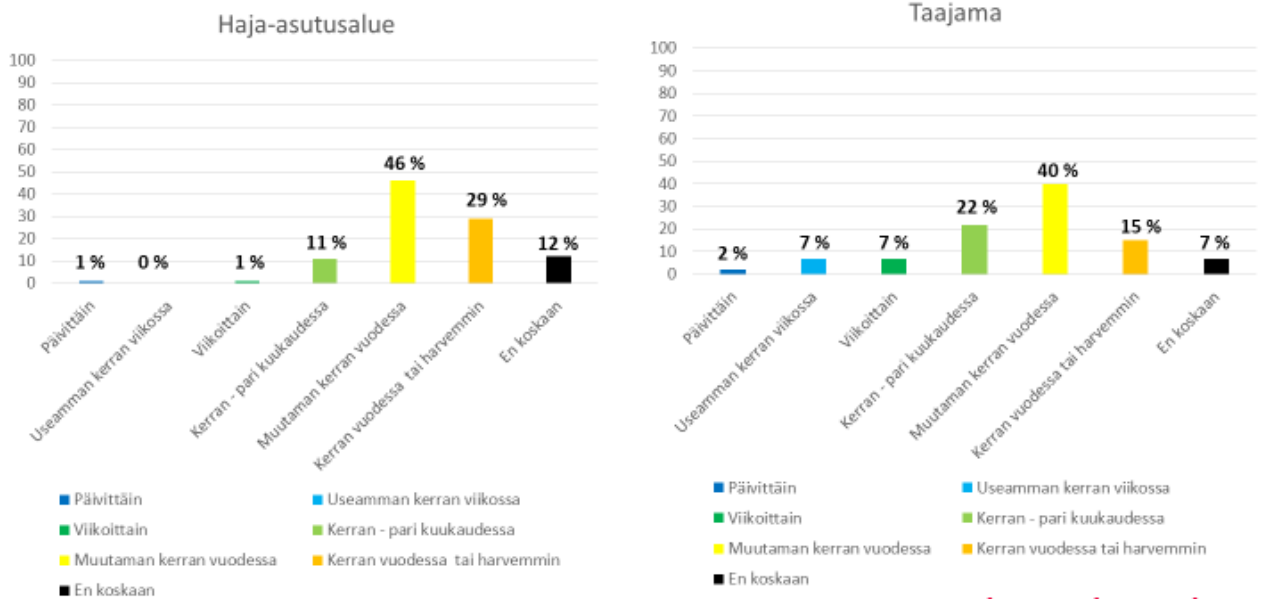
Kuten työ- ja asiointiliikenteenkin osalta, myös vapaa-ajan liikenteessä muiden liikkumismuotojen kuin henkilöauton osuus laskee sitä mukaa, kun vastaajien talouden automäärä kasvoi. Kävelyn ja pyöräilyn osuus oli kuitenkin kaikissa autollisissa talouksissa vapaa-ajan liikenteessä suurempi kuin työ- ja asiointiliikenteessä.

## JULKISTEN KULKUVÄLINEIDEN KÄYTTÖ

***Julkisten kulkuvälineiden käyttö***

Yleisesti ottaen julkisten kulkuvälineiden, kuten linja-auton tai junan, säännöllinen käyttö vastaajien keskuudessa oli harvinaista. Ainoastaan prosentti vastaajista käytti julkisia kulkuvälineitä päivittäin ja vähintään kerran viikossakin yhteensä harvempi kuin joka kymmenes. Miltei kolme neljäsosa vastaajasta käytti julkisia kulkuvälineitä enintään muutaman kerran vuodessa. Joka kymmenes vastaaja ei käyttänyt julkisia kulkuvälineitä koskaan.

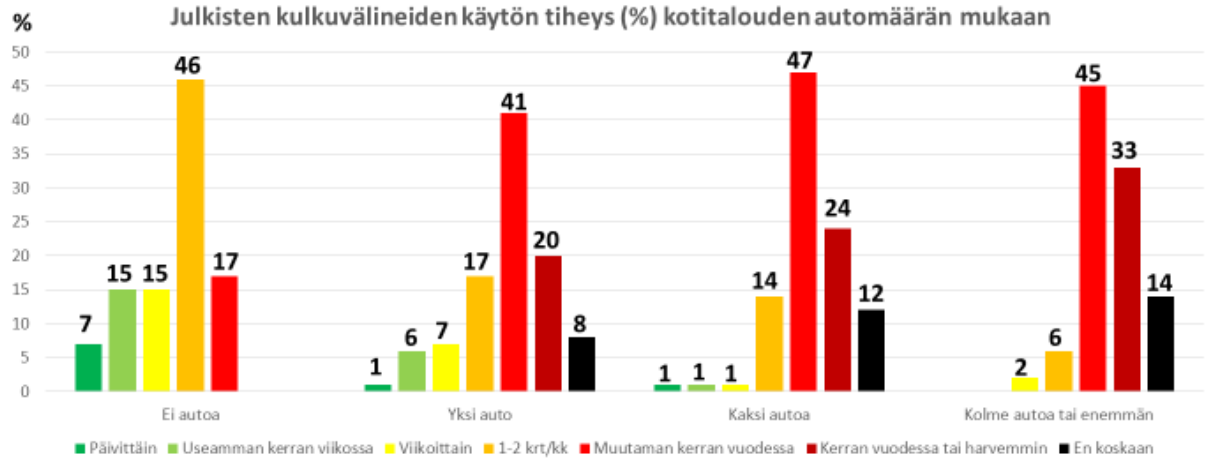
## Haja-asutusalue vs. taajama: julkisten kulkuvälineiden käyttö



POHJOIS-KARJALA

Erityisesti haja-asutusalueella julkisten kulkuvälineiden käyttö oli harvinaista. Viikoittain julkisia käytti vain kaksi prosenttia ja enintään muutamana kerran vuodessa lähes 90 prosenttia vastaajista. Taajamissa vähintään viikoittain julkisia kulkuvälineitä käytti vajaa viidesosa ja enintään muutamana kerran vuodessa vajaa kolmannes vastaajista.

## Autojen määrä: Julkisten kulkuvälineiden käyttö

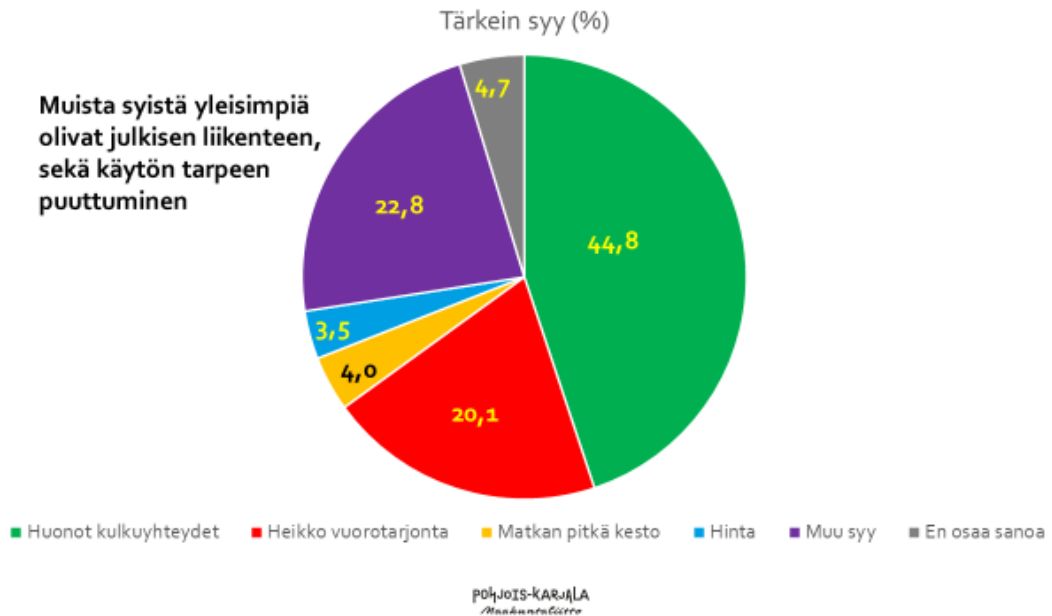


POHJOIS-KARJALA

Autottomissa talouksissa asuvista julkisia kulkuvälineitä käytti seitsemän prosenttia ja vähintään kerran viikossa runsas kolmasosa vastaajista. Lähes puolet autottomista käytti julkisia kerran tai pari kuukaudessa. Kahden tai useamman auton talouksissa asuvista viikoittain julkisia käytti vain pari-kolme prosenttia vastaajista. Vähintään kahden auton talouksissa asuvista useampi kuin neljä viidestä käytti julkisia kulkuvälineitä enintään muutaman kerran vuodessa, useampi kuin joka kymmenes ei koskaan.

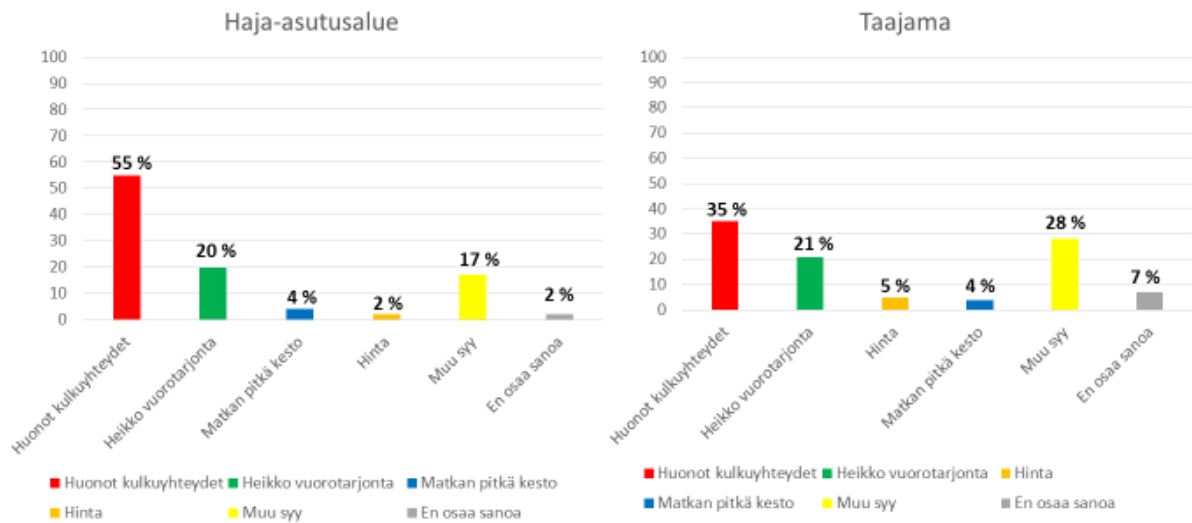
## TÄRKEIN SYY JULKISTEN KULKUVÄLINEIDEN KÄYTTÄMÄTTÖMYYTEEN

### *Tärkein syy julkisten kulkuvälineiden käyttämättömyyteen tai käytön vähyyteen*



Huonot kulkuyhteydet olivat tärkein yksittäinen syy siihen, miksi julkisia kulkuvälineitä käytettiin harvoin. Lähes joka toinen nimesi kulkuyhteyksien heikkouden merkittävimäksi syyksi julkisten käyttämättömyydelle. Osuuteen voidaan lisätä muissa kommentoissa toistunut julkisten kulkuvälineiden puuttuminen. Toiseksi yleisimmäksi syyksi nousi heikko vuorotarjonta, jonka tärkeimmäksi syyksi nosti joka viides vastaaja. Sen sijaan hinta tai matkan kesto eivät nousseet usein merkittävimäksi syyksi. Myös julkisen liikenteen käytön tarpeen puuttuminen mainittiin useita kertoja tärkeimpänä syynä käyttämättömyydelle.

## Haja-asutusalue vs. taajama: Tärkein syy julkisten kulkuvälineiden käyttämättömyydelle

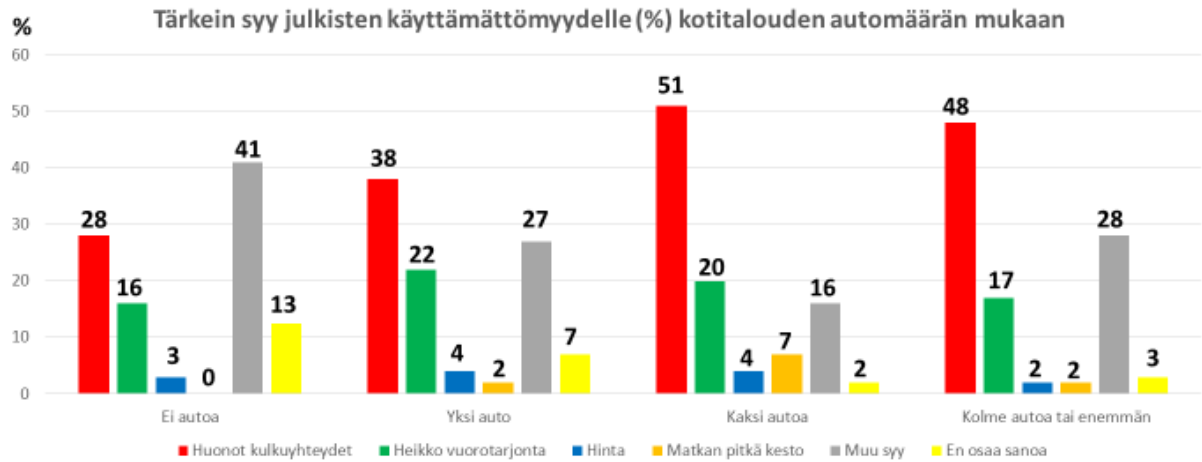


**POHJOIS-KARJALA**

Huonot kulkuyhteydet nousivat tärkeimmäksi syyksi erityisesti haja-asutusalueella, jossa sen valitsi tärkeimmäksi syyksi yli puolet vastaajista. Myös taajamissa huonot kulkuyhteydet olivat tärkein yksittäinen syy käyttämättömyydelle, mutta osuus oli pienempi kuin haja-asutusalueella asuvien keskuudessa, runsas kolmasosa vastanneista.



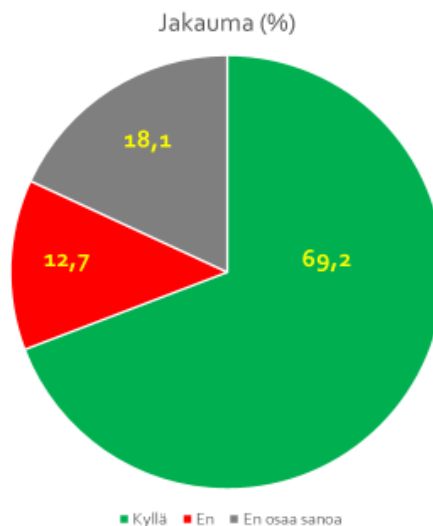
## Autojen määrä: Tärkein syy julkisten kulkuvälineiden käyttämättömyydelle



POHJOIS-KARJALA

Erityisen usein huonot kulkuyhteydet mainitsivat tärkeimmäksi julkisten kulkuvälineiden käyttämättömyyden syyksi vähintään kahden auton talouksissa asuvat vastaajat, joista puolet nimesi huonot kulkuyhteydet tärkeimmäksi syyksi.

## ”Käyttäisittekö julkisia kulkuvälineitä, jos ne palvelisivat teitä paremmin?”

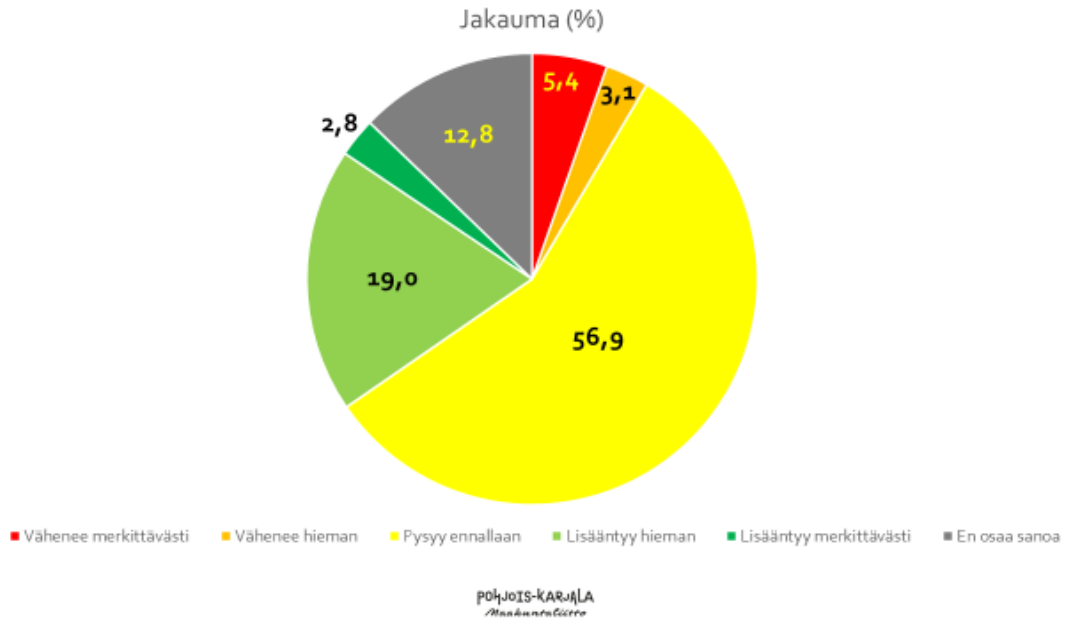


POHJOIS-KARJALA  
Markkinatutkimus

Runsas kaksi kolmasosaa vastaajista uskoi käyttävänsä julkisia kulkuvälineitä enemmän, mikäli ne palvelisivat paremmin hänen tarpeitaan.

## ARVIO OMAN JULISTEN KULKUVÄLINEIDEN KÄYTÖN MUUTOKSESTA TULEVAISUUDESSA

### *Arvio oman julkisten kulkuvälineiden käytön muutoksesta tulevaisuudessa*



Yli puolet vastaajista uskoi julkisten kulkuvälineiden käytön määrän pysyvän ennallaan tulevaisuudessa. Noin joka viides uskoi julkisten kulkuvälineiden käytön kasvavan ja vajaa kymmenesosa vähenevän tulevaisuudessa.

## AVOIMISSA KOMMENTEISSA ESILLE NOUSSEITA TEEMOJA

Kyselyn avoimissa kommenteissa nousi esille selkeitä teemoja, joista yleisimpiä olivat:

- Julkisia kulkuvälineitä käytettäisiin, jos niitä kulkisi. Linja-autoreiteille on monessa paikkaa kohtuuttoman pitkä matka tai vuoroja kulkee liian harvoin omiin tarpeisiin nähden.
- Teiden kunto on yleisesti ottaen todella huono ja haittaa jo maaseudulla liikkumista.
- Henkilöauton kustannusten nousu alkaa lähestyä kipurajaa ja lisätä liikenneköyhyyttä.
- Pyöräteiden ja kevyen liikenteen väylien puute hidastaa osaltaan pyöräilyn lisääntymistä haja-asutusalueella.
- Ympäristöystävällisempiin käyttövoimiin siirtymistä haittaavat erityisesti ”infran”, kuten tankkausasemien, puute ja niitä käyttävien ajoneuvojen korkeampi hinta.



POHJOIS-KARJALA  
*Maakuntaliitto*