



Liikenne- ja viestintävirasto

Sähköpyörä romutuspalkkiolla – tilapäinen kokeilu vai pysyvä muutos?

Anni Hytti-Melasniemi, 30.9.2026
Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä
9/2026

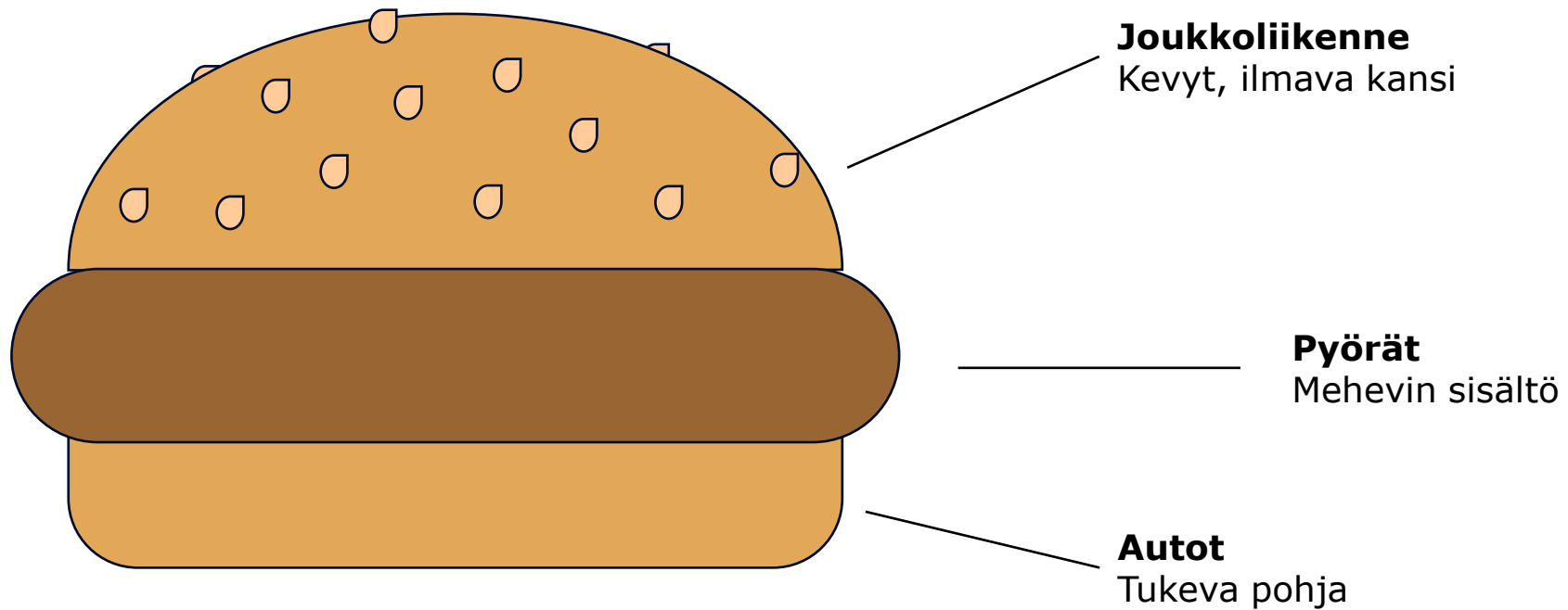
***”Auton käyttö päättyi lähes kokonaan,
kun hommasi sähköpyörän.
Ylivoimaisesti paras hankinta, minkä
olen ikinä tehnyt! Kiitos kampanjasta,
toivottavasti näitä tulee lisää!”***

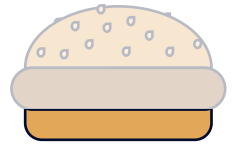
— Nainen, 2 hengen talous, talouden tulot alle 50 000 €, Pohjois-Pohjanmaa

1. Lyhyesti romutuspalkkiosta ja selvityksestä

- Ainutlaatuinen kampanja: tuki paitsi uuteen vähäpäästöiseen autoon, myös sähköavusteiseen polkupyörään tai joukkoliikenteen palveluihin. Yli 70 % palkkioista käytettiin pyörään.
- Tämän laadullisluontoisen selvityksen taustalla tarve ymmärtää paremmin romutuspalkkion vaikutuksen kesto.
- Katse n. viisi vuotta taaksepäin: keväällä 2026 kysely romutuspalkkiota 2020-2021 kampanjassa saaneille. 5 420 kutsua, 1 524 vastausta, vastausaste 28 %.
- Vastaajajoukko edustaa hyvin kohderyhmää; joukkoliikenteen otos (n=41) on pieni ja suuntaa antava.
- Rinnalla kulkee vuoden 2022 jälkiarviointi – siellä tarkemmin tilastotietoja

Tulokset — kolme kerrosta

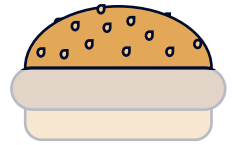




2.1 Tulokset: autot

n=454

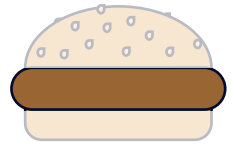
- Käyttövoima uudistui vähäpäästöisempään suuntaan: auton romutuspalkkiolla hankkineista yli 60 % valitsi täyssähkö, ladattavan hybridin tai kaasun.
 - 63 % hankituista autoista on yhä käytössä: 86 % vastanneista kertoo ajavansa ko. autolla yhtä paljon kuin ensimmäisenä vuonna.
 - Autoilun roolin vahvistumisen riski: 21 % lisäsi autoilua viiden vuoden aikana (täyssähkö korostuu), vain 17 % vähensi (bensa korostuu).
 - Noin kolmannes oli jo vaihtanut autoa (hyvin tyypillistä uuden auton hankinnan kohdalla). Käyttövoima pysyy pääosin uusinnankin yli — bensiini pysyy pitkälti bensiininä ja sähkö sähköinä. Ladattava hybridi oli siirtymäauto: yli puolet siirtyi täyssähköön.
- Vähäpäästöisen auton hankintaa tukemalla lasketaan autokannan päästöintensiteettiä, mutta saatetaan kiihdyttää autoilua edelleen.



2.2 Tulokset: joukkoliikenne

n=41 → suuntaa antava

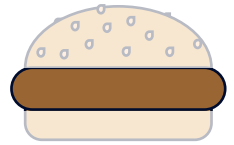
- Koronapandemia vaikutti voimakkaasti kampanja-aikaiseen käyttöön — tuloksia tulkittava varoen!
 - Noin kolme neljästä koki, että palkkiolla hankittu joukkoliikennepalvelu madalsi kynnystä kokeilla joukkoliikennettä.
 - Reilu puolet käyttää joukkoliikennettä yhä pysyvästi aiempaa enemmän, noin neljännes koki vaikutuksen jääneen väliaikaiseksi.
 - Moni kokeili ensimmäistä kertaa esim. vuosilippua palkkion ansiosta.
- Lupaava kulkutapavalintoihin vaikuttamisen vinkkelistä, mutta pienen otoksen vuoksi vain viitteellinen.



2.3 Tulokset: pyörät 1/2

n=1027

- 90 % edelleen käytössä; vain n. 10 % on luopunut, useimmiten pian hankinnan jälkeen
 - Kesällä 85 % käyttää vähintään viikoittain (kk-tasolla 94 %!), talvella 23 % - hienoista tiputusta vuoden 2022 kyselyyn nähden.
 - 49 % vähensi autoilua — eivätkä suinkaan olleet lähtökohtaisesti autottomia tai juuri romutetusta autosta riippuvaisia: talouksissa oli lähtötilanteessa enemmän autoja kuin auton hankkineilla.
 - Kotitalouden autojen lukumäärä vaikuttaa vähentyneen pysyvästi:
 - talouksissa max 1 auto: 30 % → 52 % → 47 % (ennen kampanjaa / heti jälkeen / nyt, viisi vuotta myöhemmin).
- Pyörä vaikutti tuottavan pysyviä muutoksia kulutapavalinnoissa.



2.3 Tulokset: pyörät 2/2

n=1027

- Käyttöä ylläpitää ennen kaikkea helppous ja vaivattomuus — sähköavusteisuus poistaa mäet ja vastatuulen. Myös työmatkat, autoilun kallistuminen ja pyöräilyn terveyshyödyt nousevat esiin.
- Työmatkan luonne kaksisuuntainen: sopivan pituinen matka kannustaa käyttöön, sen piteneminen on yksi yleisimmistä syistä käytön vähentymiselle.
- Suurin yksittäinen syy käytön vähentymiselle on elämäntilanteen tai asuinympäristön muutos — muutto, eläköityminen, perhetilanne.
- Ympäristöön liittyvät esteet — turvattomat reitit, pyöräpysäköinti, latausmahdollisuudet — mainitaan selvästi harvemmin: vain n. viidennes vastauksista, suunnilleen saman verran kuin pelkkä ajanpuute. Ne ovat kuitenkin aika usein epäsuorana taustavireenä vastauksissa.
- Pyörästä kokonaan luopuneilla korostuvat tekniset syyt ja terveyden heikkeneminen: akun hajoaminen, korjauskustannukset, tuki- ja liikuntaelinvaivat. Myös varkaudet ja latausrajoitteet mainitaan.

3. Mitkäs ne lähtökohdat olikaan?

HE 201/2020 vp

- **Tavoitteet:** talouden elvytys ja uusien autojen myynnin vauhditus, autokannan uudistus ja siten päästövähennykset, siirtymä kestävämpiin liikkumismuotoihin
- **Epäilyt:**
 - pyöräily tai joukkoliikenne varteenotettava vaihtoehto autolle vain harvojen kohdalla
 - pyörät ja joukkoliikenteen palvelut päätyvät muiden kuin avustuksensaajien käyttöön
- **Tavoitteisiin peilaten:**
 - Kampanja toteutti tavoitteitaan varsin hyvin, pyörä näyttäytyi varteenotettavana auton korvaajana yllättävässä määrin.
 - Väärinkäytökset eivät vaikuta laajamittaisilta kyselyn perusteella – niin moni vastaaja pitäytynyt hankkimassaan pyörässä. Huom! Totta on, että valvonta on mahdotonta.

4. Ankeuttajain äänet

☹ ***Ei yksi romutuspalkkio saa isossa kuvassa aikaan mitään ilman autoilun rajoitusta.***

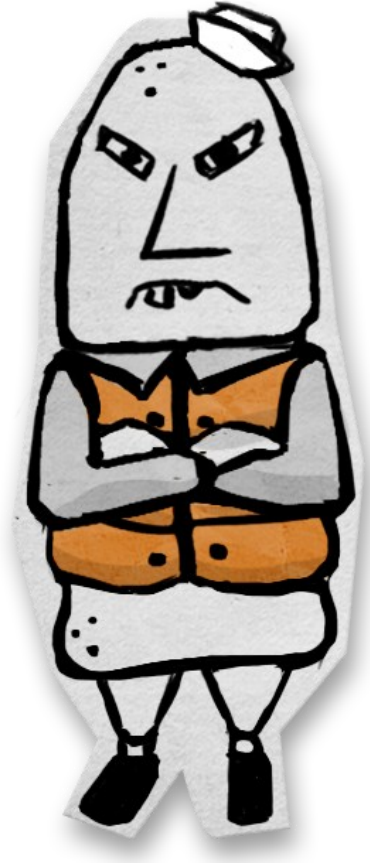
Kysymys ei koskaan ole ollut siitä, riittääkö yksi ainoa kannustin sellaisenaan (ei tietenkään riitä). Mutta kuten nyt havaittu, oikein kohdennettuna yksikin kannustin voi tuottaa pysyväisluontoisia muutoksia myös ilman keppeä autoiluun - ainakin jollekin joukolle.

☹ ***Kaikki hankinta- tms. tuet ovat tulonsiirtoa rikkaille.***

Sähköauton hankkineet olivat todella keskimäärin parempituloisia. Mutta 71 % kaikista palkkioista meni juuri pyörään – joita ostettiin myös matalampiin tuloluokkiin.

☹ ***Ei tätä voi ottaa vakavasti, kun on vain kysely.***

Kaksi eri kyselyä, neljän vuoden välein, antavat saman kuvan — ja kotitalouden autojen lukumäärä, joka pysyy alhaisempana vielä viisi vuotta kampanjan jälkeen, ei vaikuta hetkelliseltä seuraukselta vaan pysyvämmältä muutokselta.



5. Ääneen sanottuna (parhaita paloja)

”Tämä mahdollisti meidän taloudessa sen, että pärjätään yhdellä autolla ja sitä kautta päästöt yms. vähenivät merkittävästi!”

— Mies, 5 + hengen talous, talouden tulot 60 000-70 000 €, Pirkanmaa

”En olisi sähköpyörää hankkinut ainakaan tuolloin ilman romutuspalkkiokampanjaa ja siitä on tullut pysyvä osa arkea joka on myös vaikuttanut ylipäättään liikkumisvalintojen kestävyyteen. Koen sen vaikuttaneen myös ajatusmalliin: Jos joku matka ei jostain syystä onnistu pyörällä, niin vakiovastaus siihen ei olekaan oma auto vaan pohdin ensin voisiko linja-autoa käyttää sen sijaan.—

Mies, 1 hengen talous, tulot alle 50 000 €, Varsinais-Suomi

”Iästä (70 v) ja osin vasemmanpuoleisesta hemipareesista johtuen tavallisella polkupyörällä liikkuminen on liian raskasta, sähköpolkupyörällä olen kyennyt tekemään jopa 50 km päiväretkiä maastoonkin.”

— Mies, 1 hengen talous, tulot alle 30 000 €, Uusimaa

6. Lopputerveiseni

- Noin 1500 ihmistä kertoi, mitä heidän arjessaan tapahtui, kun hyödyntäsivät romutuspalkkion. Pyörän myötä monelle tapahtui hyviä asioita!
- Oikein mietityillä avustuksilla voi olla aitoa relevanssia liikenteen ilmasto- ja ympäristötavoitteiden edistämisessä — ei korvaamassa kaikkia muita keinoja, vaan täydentämässä niitä hyvin mietityissä kohdissa.
- Pienistä, oikein kohdennetuista teoista voi ajan myötä muodostua iso vaikutus.
- Muistakaamme, että vastaavat avustukset ovat myös merkittävässä määrin viestintää – osoittamalla vaihtoehtoja, voidaan vaikuttaa siihen, mitä pidetään normina.

Iloitaan, kun on aihetta!
Onnistuminen se pienikin onnistuminen 😊

Kiitos!