

Romutuspalkkiokampanjan 2020–2021 vaikutukset liikkumistottumuksiin

Tilapäinen kannustin vai pysyvä muutos?

Anni Hytti-Melasniemi

Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä

Traficoms forskningsrapporter och utredningar

Traficom Research Reports

9/2026



Julkaisupäivämäärä 19.8.2026
Julkaisun nimi Romutuspalkkiokampanjan 2020–2021 vaikutukset liikkumistottumuksiin: Tilapäinen kannustin vai pysyvä muutos?
Tekijät Anni Hytti-Melasniemi
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 9/2026 ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-425-031-3
Asiasanat Romutuspalkkio, sähköavusteinen pyörä, joukkoliikenne, täyssähköauto, vaihtoehtoiset käyttövoimat, päästövähennykset, kulkutapamuutos, liikkumistottumukset
Tiivistelmä Selvityksessä tarkastellaan vuosien 2020–2021 romutuspalkkiokampanjan vaikutusten kestävyyttä liikkumistottumuksiin ja ajoneuvovalintoihin useita vuosia kampanjan päättymisen jälkeen. Aineisto perustuu romutuspalkkiota saaneille suunnattuun kyselyyn sekä aiemman jälkiarvioinnin tuloksiin. Kyselyvastausten perusteella nähdään, että sähköavusteiset polkupyörät ovat pääosin säilyneet käytössä ja vakiintuneet osaksi arjen liikkumista, korvaten usein autoilua erityisesti lyhyillä matkoilla. Romutuspalkkion joukkoliikenteen palveluihin käyttäneillä vaikutukset liikkumisvalintoihin vaikuttavat osin pysyviltä, mutta jäävät kuitenkin epävarmemmiksi kuin sähköavusteisen pyörän romutuspalkkiolla hankkineilla. Romutuspalkkion uuteen autoon käyttäneillä auton hankinta on edistänyt siirtymää vähäpäästöisempiin käyttövoimiin, mutta on joissain tapauksissa lisännyt autoilua. Kokonaisuutena romutuspalkkion aikaansaamat vaikutukset vaihtelevat käyttökohteen mukaan: sähköavusteinen polkupyörä liittyy useimmin pysyviin kulkutapamuutoksiin, kun taas auton hankinta vaikuttaa ensisijaisesti ajoneuvokantaan muttei vaikuta vähentävän liikennesuoritetta. Tulokset tarjoavat tietoa kannustinmallien kehittämiseen erityisesti päästövähennysten ja kulkutapamuutosten näkökulmasta.
Yhteyshenkilö Anni Hytti-Melasniemi, Traficom
Raportin kieli Suomi
Luottamuksellisuus Julkinen
Kokonaissivumäärä 45
Jakaja Traficom
Kustantaja Traficom

Utgivningsdatum 19.8.2026
Publikation Skrotningspremiens effekter på resvanor 2020–2021: Ett tillfälligt incitament eller en bestående förändring?
Författare Anni Hytti-Melasniemi
Tillsatt av och datum Transport- och kommunikationsverket Traficom
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 9/2026 ISSN (elektronisk publikation) 2669-8781 ISBN (elektronisk publikation) 978-952-425-031-3
Ämnesord Skrotningspremie, elassisterad cykel, kollektivtrafik, renodlad elbil, alternativa drivkrafter, utsläppsminskningar, förändring av färd sätt, resvanor
Sammandrag Utredningen granskar hur bestående effekterna av skrotningspremiemarkanjen 2020–2021 har varit på resvanor och fordonsval flera år efter att markanjen avslutades. Materialet bygger på en enkät riktad till mottagare av skrotningspremien samt resultaten från en tidigare efterhandsutvärdering. Enkätsvaren visar att elassisterade cyklar i huvudsak fortfarande används och har blivit en etablerad del av det dagliga resandet. De ersätter ofta bilresor, särskilt vid kortare resor. Bland dem som använde skrotningspremien för kollektivtrafiktjänster förefaller effekterna på val av färd sätt vara delvis bestående, men det är mer osäkert hur bestående de är än bland dem som använde premien för att skaffa en elassisterad cykel. För dem som använde premien för köp av en ny bil har stödet bidragit till en övergång till drivkrafter med lägre utsläpp, men i vissa fall även lett till ökad bilanvändning. Sammantaget varierar effekterna beroende på hur skrotningspremien utnyttjades. Anskaffning av en elassisterad cykel är oftast förknippad med bestående förändringar av färd sätt, medan köp av en bil främst påverkar fordonsbeståndets sammansättning men inte förefaller minska trafikprestationen. Resultaten ger underlag för utvecklingen av incitamentsmodeller, särskilt med avseende på utsläppsminskningar och förändringar av färd sätt.
Kontaktperson Anni Hytti-Melasniemi, Traficom
Språk Finska
Sekretessgrad Offentlig
Sidonantal 45
Distribution Traficom
Förlag Traficom

Date of publication 19.8.2026
Title of publication Effects of the 2020–2021 Vehicle Scrapping Incentive Scheme on Travel Behaviour: A Temporary Incentive or a Lasting Change?
Author(s) Anni Hytti-Melasniemi
Commissioned by, date Traficom
Publication series and number Traficom Research Reports 9/2026 ISSN (e-publication) 2669-8781 ISBN (e-publication) 978-952-425-031-3
Keywords Vehicle scrapping incentive, electrically assisted bicycle, public transport, battery electric vehicle, alternative power-trains, emission reductions, modal shift, travel behaviour
Abstract This report examines the long-term effects of the 2020–2021 vehicle scrapping incentive scheme on travel behaviour and vehicle choices several years after the scheme ended. The analysis is based on a survey conducted among recipients of the scrapping incentive and on the findings of an earlier ex post evaluation. The survey results indicate that electrically assisted bicycles have largely remained in active use and become an established part of everyday mobility, often replacing car travel, particularly on short trips. Among respondents who used the incentive for public transport services, the effects on travel choices appear to be partly sustained, although their persistence is less certain than among those who acquired an electrically assisted bicycle through the scheme. For respondents who used the incentive to purchase a new car, the scheme contributed to a shift towards lower-emission vehicle technologies, but in some cases also increased car use. Overall, the effects vary depending on how the incentive was used. The purchase of an electrically assisted bicycle is most strongly associated with lasting changes in travel behaviour, whereas the purchase of a new car primarily affects the composition of the vehicle fleet but does not appear to reduce vehicle kilometres travelled. The findings provide evidence to support the development of incentive schemes, particularly from the perspectives of emission reductions and modal shift.
Contact person Anni Hytti-Melasniemi
Language Finnish
Confidentiality level Public
Pages, total 45
Distributed by Traficom
Published by Traficom

Sisällys

1	Johdanto.....	8
1.1	Tausta.....	8
1.2	Tutkimuskysymykset, määritelmät ja rajaukset	10
1.3	Tiivistelmä ensimmäisen jälkiarvioinnin tutkimuksen tuloksista.....	11
2	Tutkimuksen toteutus.....	12
2.1	Kyselytutkimuksen toteutus ja vastaajat.....	12
2.2	Vastaajien taustatiedot.....	13
3	Tulokset.....	16
3.1	Sähköavusteiset pyörät	16
3.2	Autot	21
3.3	Joukkoliikenteen palvelut.....	23
4	Pohdinta	25
5	Johtopäätökset.....	29
	Liite 1 - Suomenkielinen kutsuviesti	32
	Liite 2 - Ruotsinkielinen kutsuviesti.....	33
	Liite 3 - Suomenkielinen kyselylomake	34
	Liite 4 - Ruotsinkielinen kyselylomake.....	40

Alkusanat

Suomessa on vuoteen 2026 mennessä toteutettu ja valmisteltu useita romutuspalkkiokampanjoita. Ajanjaksolla 1.12.2020-31.12.2021 toteutettu kampanja oli romutuspalkkioiden joukossa ainutlaatuinen, sillä romuttamalla vanhan auton kampanjassa saattoi saada avustusta paitsi uuden vähäpäästöisen auton, myös sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikenteen palveluiden hankintaan. Kyseisen romutuspalkkiokampanjan tavoitteena oli vähentää liikenteestä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä, vauhdittaa Suomen henkilöautokannan uusiutumista sekä edistää julkisen liikenteen käyttöä ja pyöräliikennettä.

Tämän virkатыönä tehdyn selvityksen ensisijaisena tavoitteena oli tukea Traficomin asiantuntija- ja vaikutusarviotyötä ennen kaikkea tarkentamalla kuvaa siitä, kuinka pitkäaikaisia vuosien 2020–2021 romutuspalkkion kautta saatavat vaikutukset ihmisten liikkumiseen ovat tähän mennessä olleet. Samalla selvitys tuottaa tietoa romutuspalkkioiden ja vastaavien toimenpiteiden suunnittelun, valmistelun ja tutkimuksen tueksi. Keskiössä oli selvittää, olivatko romutuspalkkiokampanjan tukemana hankitut autot ja polkupyörät edelleen käytössä ja miten ne on mahdollisesti korvattu, sekä miten auton, sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankinta romutuspalkkiolla vaikutti liikkumisvalintoihin viiden vuoden kuluessa kampanjan päättymisen jälkeen.

Selvitys perustuu vuosien 2020–2021 romutuspalkkiokampanjassa avustusta saaneille suunnattuun kyselytutkimukseen sekä aiempaan vuonna 2022 toteutettuun ja vuonna 2023 julkaistuun jälkiseurantaan. Kyselyyn vastasi 28 % romutuspalkkiota saaneista, joten kyselyn tuloksia voi pitää varsin edustavina. Selvitys tarjoaa kiinnostavan katsauksen avustusta saaneiden kokemuksista useita vuosia kampanjan jälkeen.

Helsinki, 19.8.2026

Anni Hytti-Melasniemi Johtava asiantuntija
Johtava asiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Förord

Fram till 2026 har flera skrotningspremiekampanjer genomförts och beretts i Finland. Kampanjen som genomfördes under perioden 1.12.2020–31.12.2021 var unik bland skrotningspremiekampanjerna, eftersom den som skrotade en gammal bil kunde få understöd inte bara för anskaffning av en ny utsläppssnål bil utan också för anskaffning av en elassisterad cykel eller kollektivtrafiktjänster. Syftet med skrotningspremiekampanjen var att minska växthusgasutsläppen från trafiken, påskynda förnyelsen av personbilsbeståndet i Finland samt främja användningen av kollektivtrafik och cykeltrafik.

Det primära syftet med denna utredning, som genomfördes som tjänsteuppdrag, var att stödja Traficoms expert- och konsekvensbedömningsarbete, framför allt genom att ge en mer detaljerad bild av hur bestående effekterna av skrotningspremien 2020–2021 på människors mobilitet hittills har varit. Samtidigt producerar utredningen information som stöd för planering, beredning och forskning kring skrotningspremier och motsvarande åtgärder. Fokus låg på att utreda om de bilar och cyklar som anskaffades med stöd av skrotningspremiekampanjen fortfarande var i bruk och hur de eventuellt hade ersatts, samt hur anskaffningen av en bil, en elassisterad cykel eller en kollektivtrafikbiljett med skrotningspremien påverkade mobilitetsvalen under de fem år som följde efter kampanjens slut.

Utredningen baserar sig på en enkätundersökning riktad till dem som fick understöd inom skrotningspremiekampanjen 2020–2021 samt på en tidigare uppföljning som genomfördes 2022 och publicerades 2023. Enkäten besvarades av 28 procent av dem som fick skrotningspremien, vilket innebär att resultaten kan betraktas som tämligen representativa. Utredningen ger en intressant överblick över understödstagarnas erfarenheter flera år efter kampanjens slut.

Helsingfors, den 19 augusti 2026

Anni Hytti-Melasniemi

Ledande sakkunnig

Transport- och kommunikationsverket Traficom

Foreword

By 2026, several scrappage incentive schemes had been implemented or prepared in Finland. The scheme implemented between 1 December 2020 and 31 December 2021 was unique among Finland's scrappage incentive schemes, as scrapping an old car entitled participants to a subsidy not only for the purchase of a new low-emission car, but also for the purchase of an electrically assisted bicycle or public transport services. The aim of the scheme was to reduce greenhouse gas emissions from transport, accelerate the renewal of Finland's passenger car fleet, and promote the use of public transport and cycling.

The primary aim of this study, conducted as part of the Finnish Transport and Communications Agency Traficom's official duties, was to support Traficom's expert and impact assessment work, particularly by providing a more detailed understanding of how lasting the effects of the 2020–2021 scrappage incentive scheme on people's mobility have been to date. At the same time, the study provides information to support the planning, preparation and research of scrappage incentive schemes and similar measures. The study focused on determining whether the cars and bicycles purchased with support from the scrappage incentive scheme were still in use and, where applicable, how they had been replaced, as well as how the purchase of a car, electrically assisted bicycle or public transport ticket using the scrappage incentive affected mobility choices during the five years following the end of the scheme.

The study is based on a survey of recipients of the 2020–2021 scrappage incentive and on an earlier follow-up study conducted in 2022 and published in 2023. The survey was completed by 28% of the recipients of the scrappage incentive, meaning that the results can be considered representative. The study provides an interesting overview of recipients' experiences several years after the end of the scheme.

Helsinki, 19 August 2025

Anni Hytti-Melasniemi

Chief Specialist

Finnish Transport and Communications Agency Traficom

1 Johdanto

1.1 Tausta

Vuosina 2020–2021 saattoi saada valtionavustusta, niin kutsuttua romutus-palkkiota, jos romutti vanhan auton ja hankki sen tilalle uuden auton, sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikenne- ja liikkumispalveluita. Ehdot romutettavalle ja kampanjan myötä hankittavalle autolle oli määritetty kampanjan aikaisessa lainsäädännössä. Vuosina 2020–2021 myönnettyistä romutuspalkkioista valtaosa, yli 70 %, käytettiin sähköavusteisten pyörien hankintaan.

Vuosien 2020–2021 kampanja oli järjestyksessään kolmas. Ensimmäiset romutuspalkkiokampanjat toteutettiin vuosina 2015 ja 2018, ja romutus-palkkion saattoi käyttää vain uuden auton hankintaan. Lisäksi vuonna 2025 säädettiin uudesta vuonna 2026 alkaneesta romutuspalkkiokampanjasta, jossa avustusta myönnetään ensimmäisten kampanjoiden tavoin ainoastaan uuden auton hankintaa vastaan. Valmisteilla on myös sosiaalisen ilmastorahaston¹ varoista pienituloisille myönnettävä romutuspalkkio, jonka toteutusta ja ehtoja ei ole vielä lopullisesti määritelty, mutta palkkio olisi hyödynnettävissä vain autoihin.

Romutuspalkkiokampanjoiden yhteisenä tavoitteena on ollut autokannan uudistaminen. Tavoitteiden painotukset ovat kuitenkin vaihdelleet kampanjoiden välillä: autokannan uudistamisella on tavoiteltu liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä, mutta osassa kampanjoista myös liikenneturvallisuuden parantamista tai autokaupan vauhdittamista.

Vuosien 2020–2021 kampanjan tavoitteina² olivat liikennesektorin päästövähennysten edistäminen, covid-19-pandemian vuoksi talouden elvyttäminen sekä uusien autojen myynnin vauhdittaminen. Lisäksi kampanjalla pyrittiin uudistamaan autokantaa vähäpäästöisemmäksi, lisäämään vaihtoehtojen käyttövoimien osuutta sekä tekemään siirtyminen henkilöautoilusta kestävämpiin liikkumismuotoihin mahdolliseksi.

Romutuspalkkio on luonteeltaan valtionavustus. Valtionavustus tarkoittaa valtion varoista myönnettävää harkinnanvaraista julkista rahoitusta, jolla tuetaan yhteiskunnallisesti tarpeelliseksi katsottavaa toimintaa tai hanketta. Traficom on valtionapuviranomaisena velvollinen seuraamaan myöntämiensä valtionavustusten käytön tuloksellisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta sekä valtionavustusten vaikutuksia kilpailuun, eri väestöryhmien

¹ [Sosiaalinen ilmastorahasto ympäristöministeriön verkkosivuilla](#)

² [Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2020 ja 2021](#)

asemaan ja ympäristöön (valtionavustuslaki 688/2001 36 §). Traficom julkaisi vuonna 2023 valtionavustuslain mukaisen jälkiarvioinnin vuosien 2020–2021 romutuspalkkion vaikutuksista³, kuten sen edeltäjävirastot olivat toteuttaneet tutkimukset aiemmista kampanjoista. Vuonna 2023 julkaistun jälkiarvioinnin perusteella vaikutti, että sähköavusteiset pyörät olivat päätyneet aktiiviseen käyttöön jopa korvaten autoilua. Auton hankinta sen sijaan oli osin kannustanut autoilemaan entistä enemmän. Joukkoliikenteen osalta tulokset olivat karkeammalla tasolla suuntaa antavia, mutta vaikuttivat sähköavusteisten pyörien tavoin lupaavilta kulkutapavalintojen näkökulmasta.

Traficom toteuttaa vuosittain useita ennakollisia vaikutusarvioita lainsäädäntötyön tueksi liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. Esimerkiksi romutuspalkkioiden tapauksissa Traficomın tehtävänä on tyypillisesti ollut arvioida erilaisten romutuspalkkion toteutusvaihtoehtojen odotettua menekkiä, saavutettavia päästövähennyksiä, vaikutuksia ajoneuvokantaan ja rahoituksen ajallista riittävyyttä. Vaikutusarviotyön tueksi, lähtötietojen laadun parantamiseksi sekä asiantuntijoiden yleisen ymmärryksen laajentamiseksi Traficom tarvitsee muun muassa enemmän tietoa siitä, kuinka pitkään romutuspalkkiolla saavutettava vaikutus tyypillisesti kestää. Aikaisemmin vastaavaa tietoa ei ole selvitetty.

Vuoden 2020–2021 romutuspalkkiota koskevassa hallituksen esityksessä esitettiin arvio², että niiden henkilöiden määrä, joille pyöräily tai joukkoliikenne olisi varteenotettava vaihtoehto henkilöautolle, on todennäköisesti melko pieni. Esityksessä nostettiin samalla esiin riski siitä, että osa romutuspalkkiolla hankituista sähköavusteisista pyöristä tai joukkoliikennetuotteista voisi päätyä muiden kuin avustuksensaajien käyttöön, koska avustus kattoi merkittävän osan niiden hankintakustannuksista.

Romutuspalkkiokampanjan ehdot lyhyesti

Tässä selvityksessä käsiteltävän romutuspalkkiokampanjan tukikausi oli 1.12.2020 - 31.12.2021. Romutuspalkkioita myönnettiin ainoastaan yksityishenkilöille, jotka olivat omistaneet romutettavan auton tai olleet sen haltijana yhtäjaksoisesti ainakin vuoden ajan ennen romutusta. Romutuspalkkion saamisen ehdot olivat seuraavat:

- Sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikennelipun tai liikkumispalveluiden hankintaan palkkiota myönnetään enintään 1 000 euroa.

³ [Romutuspalkkiokampanja vuosina 2020–2021: Seurantatutkimus](#)

- Romutuspalkkiota myönnetään 1 000 euroa sellaisen uuden henkilöauton hankintaan, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään 120 g/km (WLTP) (käytännössä bensiini- ja dieselautot).
- Uusille täyssähköautoille tai niille autoille, joiden käyttövoimana on joko kokonaan tai osittain korkeaseosetanoli (myöhemmin etanoliauto) tai kaasu, ei aseteta päästörajaa ja romutuspalkkiota myönnetään 2 000 euroa.
- Ladattaville hybrideille (ladattava sähköhybridi, bensiinillä tai dieselillä), joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 95 g/km (WLTP), romutuspalkkiota myönnetään 2000 euroa.

2020–2021 kampanjan taustoista ja ehdoista sekä aiemmista romutuspalkkioista voi lukea tarkemmin Traficomin vuonna 2023 julkaisemasta jälkiarvioinnista.²

1.2 Tutkimuskysymykset, määritelmät ja rajaukset

Tällä selvityksellä pyritään saamaan vuoden 2020–2021 romutuspalkkiokampanjassa valtionavusta saaneille henkilöille kohdistetun kyselyn pohjalta vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Ovatko kampanjan tukemana hankitut autot tai sähköavusteiset pyörät yhä ostajillaan käytössä vai onko niistä luovuttu?
- Käytetäänkö hankittua autoa tai sähköavusteista pyörää enemmän, vähemmän vai yhtä paljon kuin sen ensimmäisenä käyttövuonna?
- Mitä on mahdollisesti hankittu romutuspalkkiokampanjan tukemana ostetun auton tai sähköavusteisen pyörän tilalle?
- Miten romutuspalkkion myötä auton, sähköavusteisen pyörän tai joukkoliikenteen palveluiden käyttö on muuttunut hankinnan alkuvaiheesta nykyhetkeen?
- Millaisiksi romutuspalkkion myötä hankittujen autojen ja pyörien tai joukkoliikenteen palveluiden vaikutukset liikkumiseen ja kulkutapavalintoihin arvioidaan vastaajien omien arvioiden perusteella?

Romutuspalkkiota saattoi käyttää joukkoliikenteen lippujen ja liikkumispalveluiden hankintaan. Mainitut liikkumispalvelut saattoivat olla esimerkiksi palvelupaketteja, joissa tiettyä kuukausikulua vastaan oli mahdollista käyttää joukkoliikenteen palveluita, tai sen lisäksi myös etuhintaista taksia tai vuokra-autoa. Edellä kuvattuja palvelupaketteja ei ole enää saatavilla Suomessa. Tässä selvityksessä puhutaan selvyyden vuoksi vain joukkoliikenteen palveluista.

Romutuspalkkiokampanjan aikaan COVID-19-pandemia vaikutti voimakkaasti joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen palveluihin hyödynnettyjen romutuspalkkioiden määrä jäi alhaiseksi, minkä vuoksi joukkoliikennepalveluiden kiinnostavuudesta romutuspalkkion käyttökohteena ei voi vuosien 2020–2021 kampanjan perusteella tehdä luotettavia päätelmiä.

Tässä selvityksessä keskitytään romutuspalkkiokampanjan 2020–2021 osalta luonteeltaan laadullisiin havaintoihin romutuspalkkiota saaneiden kokemuksiin pohjaten. Tilastollista analyysiä romutuspalkkion välittömistä vaikutuksista autokantaan sekä analyysia romutuspalkkion käytöstä demografisten ja sosioekonomisten kysymysten osalta löytyy vuonna 2023 julkaistusta jälkiarvioinnista. Kyseiseen tutkimukseen liittyvä kysely- ja tilastoaineisto kerättiin ja aineiston analyysi toteutettiin pitkälti jo vuonna 2022, ja sen osalta myöhemmin tässä selvityksessä viitataan vuoden 2022 jälkiarviointiin tai kyselyyn.

Selvitys perustuu ennen kaikkea romutuspalkkiota saaneiden henkilöiden itsearviointiin. Syy-seuraussuhteita on arvioitu ja tulkintoja tehty aineiston laadullinen luonne huomioiden. Ajassa tapahtuvat vertailut perustuvat osittain eri ajankohtina kerättyihin eikä välttämättä samoilta henkilöiltä saatuihin vastauksiin.

1.3 Tiivistelmä ensimmäisen jälkiarvioinnin tutkimuksen tuloksista

Osiassa kuvataan tämän selvityksen kannalta keskeisimmät havainnot vuoden 2022 jälkiarvioinnista². Havainnot taustoittavat tässä selvityksessä esitettävää uuteen kyselyyn nojaavaa tarkastelua, jossa arvioidaan hankintojen pysyvyyttä, liikkumistottumusten kehitystä sekä käytön edellytyksiä noin viiden vuoden aikajänteellä.

Vuoden 2022 jälkiarvioinnissa havaittiin, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia autoja hankkineet olivat keskimäärin taloudellisesti paremmassa asemassa kuin muut romutuspalkkiota hyödyntäneet. Alemmissa tuloluokissa hankittiin useammin joko bensiini- tai dieselauto tai romutuspalkkio käytettiin sähköavusteiseen polkupyörään tai joukkoliikenteen palveluihin.

Romutuspalkkiokampanjassa 2020–2021 auton hankkineilla romutettu auto oli tyypillisesti ollut aktiivisessa käytössä romutusta edeltävänä vuonna: noin 60 % tästä ryhmästä oli ajanut romutetulla autolla yli 10 000 kilometriä vuodessa. Yli puolet ei olisi vaihtanut autoa lainkaan tai olisi ostanut käytetyn auton ilman kampanjaa. Auton romutuspalkkiolla hankkineista 24 % kertoi lisänneensä oman henkilöauton käyttöä uuden auton hankinnan myötä. Vaihtoehtoisiin käyttövoimiin siirtyneiden osalta romutuspalkkion koettiin madaltaneen kynnystä uuteen käyttövoimaan siirtymisessä.

Sähköavusteisen pyörän tai joukkoliikenteen palveluita romutuspalkkiolla hankkineilla liikkuminen vaikutti lähtötilanteessa olleen auton hankkineisiin nähden vähemmän riippuvainen nimenomaisesti romutetusta autosta: autolla oli ajettu tyypillisesti auton hankkineita vähemmän (vain noin 40 % vastaajista ajoi yli 10 000 kilometriä vuodessa), talouksissa oli lähtötilanteessa ennen romutuspalkkiokampanjaa ylipäättään enemmän autoja ja romutettu auto olisi viety suuremmalla todennäköisyydellä romuttamolle joka tapauksessa. Toisaalta sähköavusteisen pyörän tai joukkoliikenteen palveluita hankkineiden liikkumiskäyttäytymisessä tapahtui selvä siirtymä pois autoilusta, sillä yli puolet tästä joukosta kertoi vähentäneensä oman auton käyttöä romutuspalkkiolla hankitun pyörän tai palvelun myötä. Jopa kaksi kolmesta sähköavusteisen pyörän ja yli puolet joukkoliikenteen palveluita hankkineista kertoi korvanneensa automatkoja hankkimallaan pyörällä tai palvelulla.

Sähköavusteisen pyörän hankkineet kertoivat siirtyneensä ajamaan erityisesti työmatkoja sekä muita lyhyehköjä matkoja sähköavusteisella pyörällä auton sijaan. 64 % sähköavusteisten pyörän hankinnoista oli sellaisia, joita ei olisi toteutettu ilman romutuspalkkiota. Noin 90 % vastaajista kertoi pyörän olevan vähintään viikoittaisessa käytössä kesäkaudella ja reilu neljännes käytti sitä vähintään viikoittain myös talviaikaan.

Joukkoliikenteen palveluita hankkineilla romutuspalkkiokampanja vaikutti tyypillisimmin vahvistavan aiempaa joukkoliikenteen käyttöä. Tässä ryhmässä vaikutukset näyttäytyivät ennen kaikkea käytön laajentumisena ja automatkojen osittaisena korvautumisena, erityisesti kaupunkiympäristöissä. Vastaaajajoukko oli kuitenkin pieni, minkä vuoksi tuloksia saattoi tulkita korkeintaan suuntaa antavina.

2 Tutkimuksen toteutus

2.1 Kyselytutkimuksen toteutus ja vastaajat

Kysely toteutettiin internet-kyselynä, ja kutsu kyselyyn lähetettiin sähköpostitse yhdessä erässä 5 420:lle romutuspalkkiota saaneelle. Saateviesti on esitetty liitteessä 1. Sähköposti sisälsi linkin suoraan kyselylomakkeelle. Kyselystä lähetettiin kaksi muistutusta henkilöille, jotka eivät muistutusviestin lähetyshetkeen mennessä olleet tutkimukseen vastanneet. Kyselytutkimus oli käynnissä 1.4.-15.5.2026. Kyselytutkimuksen toteutti Traficomin sisäinen tiedonhankintatoiminto.

Kyselyyn vastasi 1 524 henkilöä, jolloin vastausaste oli 28 %, mitä voidaan pitää erinomaisena erityisesti huomioiden, että romutuspalkkiokampanjasta on kulunut jo useampi vuosi. Kyselyä ei toteutettu tilastollisesti edustavana satunnaisotantana, mutta vastaajajoukon rakenne vastasi monilta

keskeisiltä osin avustuksen saaneiden joukkoa esimerkiksi romutuspalkkion käyttökohteen, maantieteellisen jakauman ja osin myös tulotason näkökulmasta. Tämä tukee sitä, että aineisto antaa pääpiirteissään varsin edustavan kuvan kohderyhmästä.

Kyselystä kohdennettiin omat vastauspolkunsaa vastaajille sen perusteella, olivatko he hankkineet romutuspalkkiolla auton, sähköavusteisen polkupyörän vai joukkoliikenteen palveluita. Kaikki lomakkeella olleet kysymykset olivat vastaajille vapaaehtoisia, minkä vuoksi kysymyskohtaisissa vastaajamäärissä voi olla pieniä eroavaisuuksia.

Tässä luvussa esitetään vuoden 2026 kyselyn tuloksia. Soveltuvien osien rinnalla näytetään vastaavia tuloksia vuoden 2022 jälkiarvioinnin osana toteutetusta kyselystä. Kyselyt olivat toisistaan täysin erillisiä, ja vaikka molemmat kyselyt kohdennettiin samalle perusjoukolle, samat henkilöt ole välttämättä vastanneet molempiin. Tutkimuskierrosten välinen vertailu kuvaa muutoksia vastaajajoukossa yleisellä tasolla. Vuoden 2022 jälkiarvioinnin kyselyä ei myöskään toteutettu tilastollisesti edustavana satunnaisotantana, mutta myös siinä vastausaste oli erinomainen (30 %) ja vastaajat kuvasivat pääpiirteittäin perusjoukkoa.

2.2 Vastaajien taustatiedot

Kyselyyn vastanneista 67 % oli käyttänyt romutuspalkkion sähköavusteiseen pyörään, 30 % autoon 3 % joukkoliikenteeseen. Jakauma mukailee pääpiirteittäin koko romutuspalkkiokampanjan todellista jakaumaa, vaikka autojen hankkineita on kyselyyn vastanneiden joukossa hieman korostuneesti. Taulukko 1 esittää, mihin romutuspalkkiot hyödynnettiin kokonaisuudessaan, sekä vuoden 2022 ja tähän kyselyyn vastanneiden osalta. Tätä selvitystä varten toteutetun kyselyn tiedot ovat taulukossa oikealla lihavoituna.

Romutuspalkkion käyttökohde	Kaikki romutuspalkkiota saaneet (n=6 526)	Kysely 2022 (n=1 401)	Kysely 2026 (n=1 524)
Sähköavusteinen pyörä	71 %	72 %	67 %
Joukkoliikenne	3 %	4 %	3 %
Täyssähköauto	8 %	7 %	11 %
Ladattava hybridi	5 %	5 %	6 %

Kaasuauto	3 %	2 %	3 %
Bensiini- tai dieselauto	10 %	11%	10 %

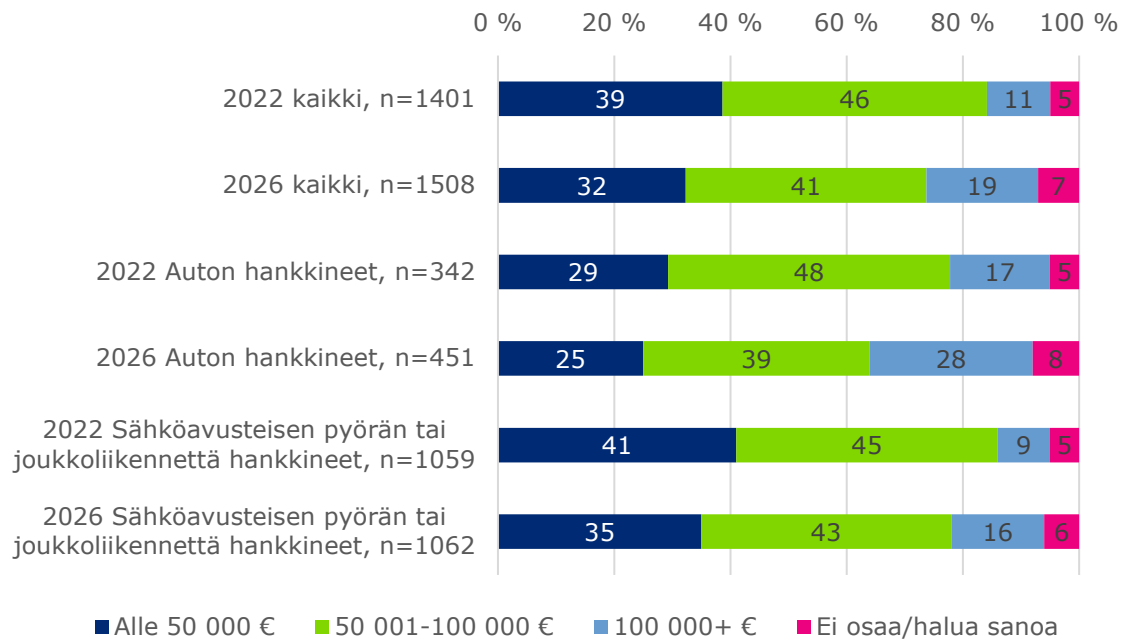
Taulukko 1. Romutuspalkkion tosiasiallinen käyttökohde sekä kyselyyn vastanneiden osuudet käyttökohteittain. Romutuspalkkiota myönnettiin taulukossa esitettyjen ohella myös yhteen etanoliautoon.

Kyselyyn vastanneista naisia oli 30 %, miehiä 69 % ja loput muunsukupuolisia tai eivät halunneet kertoa sukupuoltaan. Sukupuolijakauma oli samankaltainen kuin aiemmassa tutkimuksessa. Naiset olivat molemmissa kyselyissä hieman yliedustettuina verrattuna romutuspalkkion todelliseen kohderyhmään, sillä kaikista romutuspalkkion hyödyntäneistä noin neljännes oli naisia.

Vastaajista 26 % oli yhden hengen talouksia, 40 % kahden hengen ja 34 % kolmen tai useamman hengen talouksia. Talouden kokojakauma oli hyvin samankaltainen kuin aiemmassa tutkimuksessa.

Kyselyyn vastanneista 32 % kertoi taloutensa tulojen olevan alle 50 000 euroa, 41 % 50 001–100 000 euroa ja 19 % yli 100 000 euroa. Loput eivät halunneet tai osanneet arvioida tulojaan. Kuva 1 näyttää tulojen jakautumisen vuosien 2026 ja 2022 kyselyissä. Yleisesti vastaajat raportoivat vuoden 2022 kyselyyn verrattuna jonkin verran korkeampia tuloja.⁴ Käyttökohteittain tarkasteltuna auton hankkineiden tulot olivat keskimäärin suuremmat kuin sähköavusteisen pyörän hankkineiden. Sama havainto tehtiin myös vuoden 2022 kyselystä.

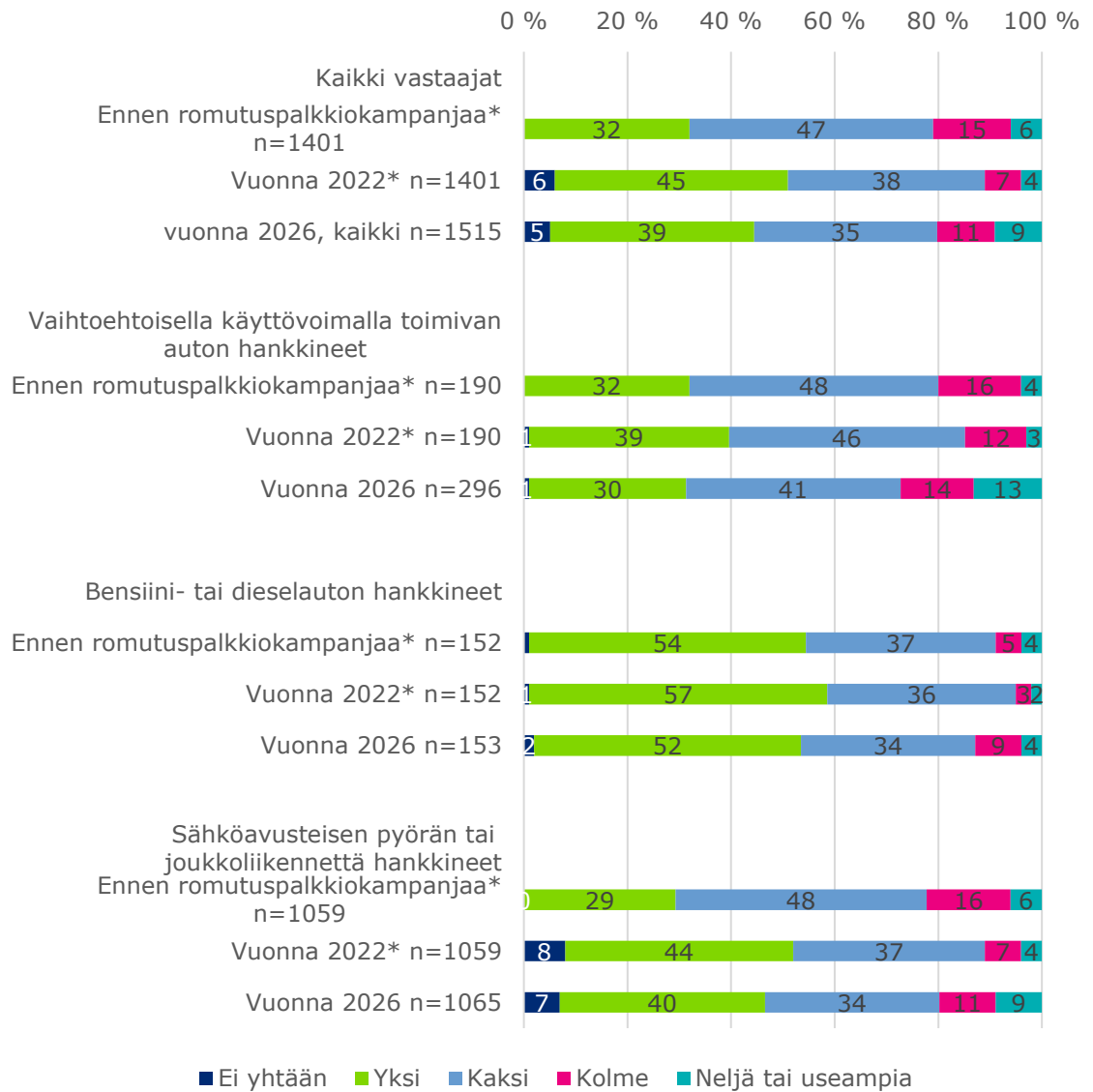
⁴ Tuloluokkien muutoksia tulkittaessa on huomioitava tarkastelujakson aikana tapahtunut yleinen hintojen ja ansiotason nousu sekä vastaajien mahdolliset elämäntilanteiden muutokset.



Kuva 1. Kyselyyn vastanneiden talouden tulot vuosien 2022 ja 2026 kyselyissä.

Vastauksia saatiin eniten Uudeltamaalta (22 %) ja Pirkanmaalta (11 %). Maantieteellinen jakauma mukailee niin todellista romutuspalkkioiden hyödyntäneiden maantieteellistä jakaumaa kuin vuoden 2022 jälkiarviointin kyselyn vastaajien sijoittumista.

Kuva 2 näyttää kyselyyn vastanneiden talouden autojen lukumäärät ennen romutuspalkkiokampanjaa, pian sen jälkeen vuonna 2022 ja nyt noin 5 vuotta kampanjan jälkeen vuonna 2026. Pian romutuspalkkiokampanjan jälkeen eli vuonna 2022 toteutetun kyselyn mukaan taloudessa olleiden autojen määrä väheni romutuspalkkion seurauksena, kun romutettu auto korvautui kampanjan myötä hankitulla sähköavusteisella pyörällä. Tarkasteltaessa vuosien 2022 ja 2026 erillisten kyselyiden aineistoja, kampanjaa seurannut autottomien talouksien osuus vaikuttaa säilyneen lähes samalla tasolla myös useita vuosia kampanjan jälkeen. Sen sijaan kolmen tai useamman auton talouksien osuus väheni kampanjan myötä, mutta palautui vuosien saatossa lähelle lähtötasoa.



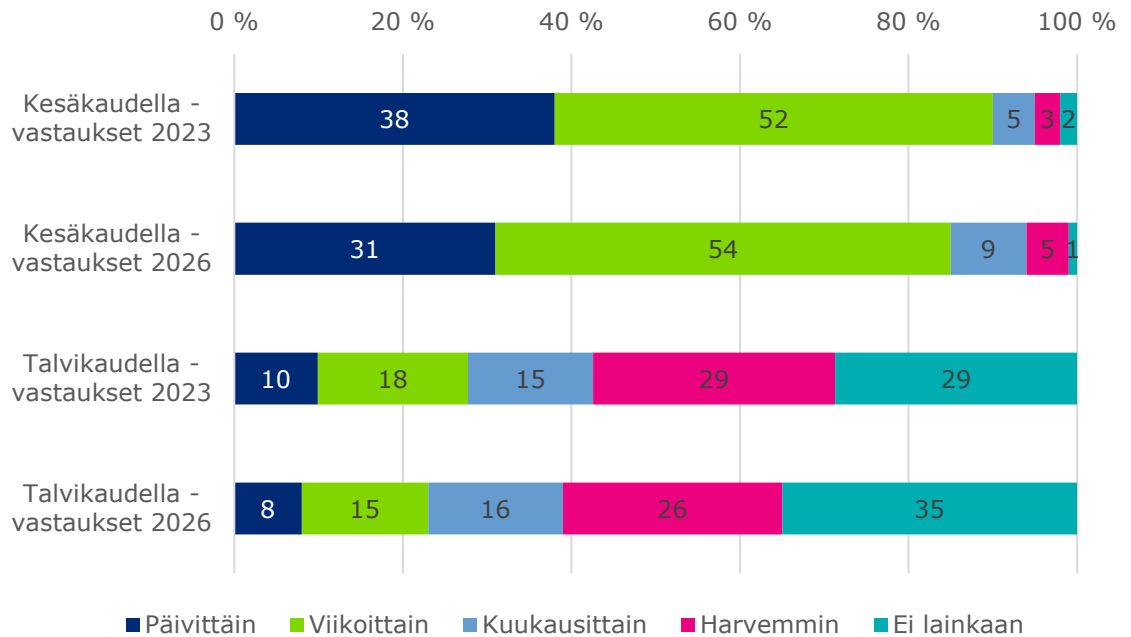
Kuva 2. Autojen lukumäärä ennen ja jälkeen romutuspalkkiokampanjan. *Luvut perustuvat aiempaan tutkimukseen.

3 Tulokset

3.1 Sähköavusteiset pyörät

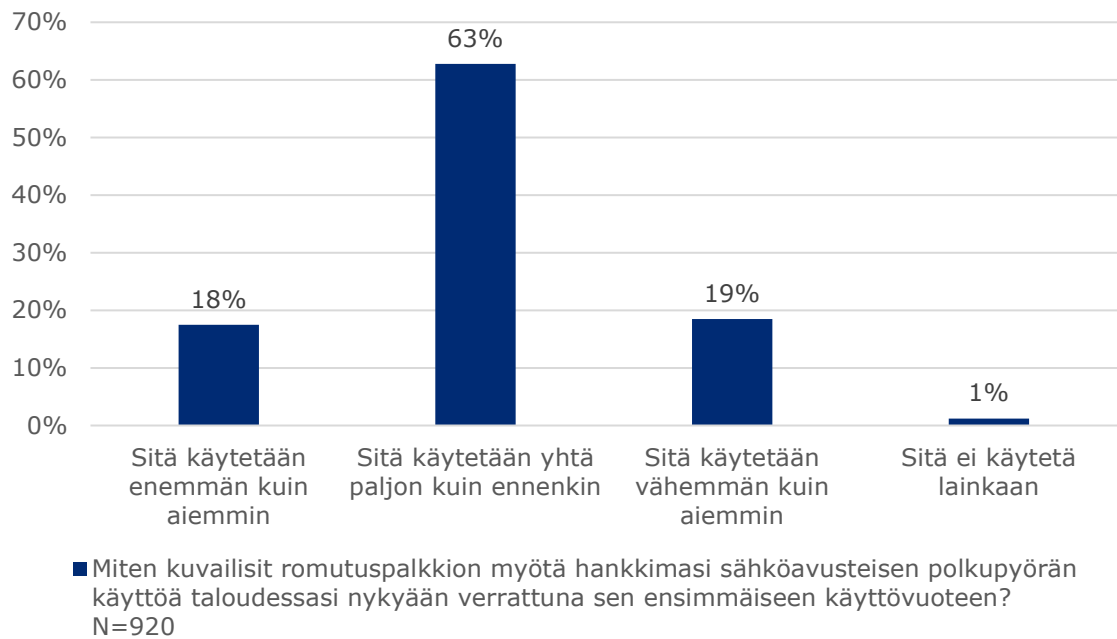
Kyselyyn vastasi 1 027 sähköavusteisen pyörän romutuspalkkion tukemana hankkinutta henkilöä. Heistä 90 % kertoi pyörän olevan edelleen taloudessa käytössä. Erityisesti kesäkaudella käyttö on hyvin aktiivista, sillä 85 % käyttää pyörää vähintään viikoittain ja 94 % vähintään kuukausittain. Talvikaudella käyttö on vähäisempää, mutta edelleen merkittävää: vähintään viikoittain pyörää käyttää 23 % ja vähintään kuukausittain 39 % vastaajista.

Kuva 3 näyttää vastaajien arviot pyörän käyttöuseudesta vuosien 2022 ja 2026 kyselyissä. Verrattuna aiempaan tutkimukseen, pyörän käyttöuseus vaikuttaa hieman laskeneen.



Kuva 3. Sähköavusteisen pyörän käyttö

Kysyttäessä romutuspalkkiolla hankitun pyörän käytöstä suhteessa sen ensimmäiseen käyttövuoteen, 18 % vastaajista arvioi käyttävänsä sitä nykyisin jopa enemmän ja 63 % yhtä paljon. Yhteensä siis noin 80 % vastaajista käyttää siis romutuspalkkion tukemana hankkimaansa sähköavusteista pyörää vähintään yhtä paljon kuin aiemminkin. Sähköavusteisen pyörän käyttöä kertoo vähentäneensä 19 % vastaajista.



Kuva 4. Sähköavusteisen pyörän käyttö verrattuna sen ensimmäiseen käyttövuoteen.

Kyselyssä annettiin mahdollisuus kertoa sanallisesti syistä pyörän käytön lisääntymiseen. Kysymykseen vastasi 115 henkilöä, eli 71 % kaikista sähköavusteisen pyörän käyttöä lisänneistä vastaajista. Pyörän käyttöä lisänneet henkilöt kertovat esimerkiksi pyörän tekevän arjesta helppoa ja vaivatonta madaltaen liikkeelle lähtemisen kynnystä sähköavusteisuuden ikään kuin poistaessa mäet, vastatuulen ja hikoilun. Lähteminen lähes minne vain koetaan helpoksi ja pyörän koetaan myös nopeuttavan liikkumista kaupunkiympäristössä. Liikkumiseen helppouteen ja mukavuuteen liittyviä teemoja kommentoi noin puolet kysymykseen vastanneista.

Vajaa kolmannes vastaajista kommentoi työmatkaliikkumista. Vastauksissa sähköavusteinen pyörä näyttäytyi erityisen toimivana työmatkoilla etenkin silloin, kun työmatkan pituus oli pyöräilyn näkökulmasta kohtuullinen. Vastaajat kuvailevat etätyöskentelyn jälkeisen paluun toimistolle lisänneen sähköavusteisen pyörän käyttöä, ja jotkut vastaajat mainitsevat pyöräilyn olevan sähköisyyden myötä mahdollista myös pidemmällä (n. 10–20 km) työmatkoilla. Vuoden 2022 tutkimuksessa noin viidennes vastanneista kommentoi spontaanisti sähköavusteisen pyörän hyödyntämistä työmatkoilla.

Polttoaineen hinnan nousu ja autoilun korkeat kustannukset yleisesti olivat vaikuttaneet pyöräilyn lisääntymiseen reilu kolmanneksella vastanneista. Auton omistamiseen ja käyttöön verrattuna sähköavusteinen pyörä nähdään edullisena liikkumismuotona.

Liikuntaan ja terveyteen liittyviä teemoja kommentoi vajaa kolmasosa kysymykseen vastanneista. Sähköavusteisen pyöräilyn lisääntymiseen on vaikuttanut halu lisätä arjen liikuntaa tai ylläpitää kuntoa. Useat henkilöt mainitsivat sähköavusteisen pyörän tekevän liikunnan mahdolliseksi, vaikka olisikin heikompi kunto, vammoja tai iän tuomia haasteita liikkumisessa. Myös edellisessä kyselyssä terveyden edistäminen ja liikunnan lisääminen nousivat sähköavusteisen pyörän hankinnan merkittävänä ajurina.

Lisäksi elinpiirissä tapahtuneet muutokset ovat lisänneet pyörän käyttöä romutuspalkkiokampanjan jälkeisessä ajassa. Eläkkeelle jääminen ja sen myötä lisääntynyt vapaa-aika, kuten myös muutto lähemmäs palveluita tai työpaikkaa mainitaan sähköavusteisen pyörän käytön lisääntymisen syinä. Myös muutokset perhetilanteissa ovat monilla lisänneet sähköavusteisen pyörän käyttöä. Usein lasten kuljettaminen päiväkotiin on voinut tapahtua romutuspalkkiolla hankitulla pyörällä. Myös muut perheenjäsenet ovat saataneet alkaa käyttää romutuspalkkion tukemana hankittua pyörää. Joissain vastauksissa mainittiin, että romutuspalkkion tukemana hankittu sähköavusteinen pyörä on innostanut perheen teini-ikäisiä lapsia liikkumaan pyöräillen.

Pyörän käytön vähentämiseen johtaneita syitä kommentoi 134 henkilöä, eli 78 % vastaajista, jotka olivat vähentäneet pyörän käyttöä. Sähköavusteisen pyörän käytön vähentyminen ajan kuluessa näyttäytyy monin kohdin suoraan käänteiseltä pyöräilyn lisääntymiseen johtaneiden tilanteiden kanssa: muutokset elämäntilanteessa ja asuinympäristössä (noin kaksi kolmannesta kommentoi teemaa), työmatkan pidentyminen (vajaa puolet vastauksista), ja muutokset huonompaan omassa terveydentilassa (vajaa kolmannes vastauksista) ovat vaikuttaneet pyöräilyyn vähentävästi.

Muita pyörän käytön vähentämiseen johtaneita syitä olivat ajanpuute ja kiire (reilu viidennes kommenteista). Pitkät välimatkat tai epämiellyttävät olosuhteet (yhteensä reilu viidennes vastauksista), kuten turvattomat reitit ja turvaton pyöräpysäköinti mainittiin myös useasti. Aineistosta löytyi yksittäisiä kommentteja, joissa vuosia pyörän hankkimisen jälkeen vastaajan muutettuaan toisaalle harmiteltiin, kuinka sähköavusteiselle pyöräilylle olekaan yhtä suotuisaa ympäristöä uudessa asuinpaikassa kuin aiemmassa, pyöräilyn infrastruktuuriin panostaneella paikkakunnalla.

Joitain mainintoja pyöräilyn vähentämisen syinä keräsivät myös tekniset asiat, kuten pyörän akun hajoaminen ja sen korkeat korjaus- tai korvauskustannukset. Muita mainittuja syitä olivat siirtyminen tavalliseen pyörään tai yleinen uutuudenviehätyksen vähentyminen.

Mikäli sähköavusteisen pyöräilyn kustannuksella oli päädytty lisäämään autoilua, syyksi mainittiin erityisesti työmatkan pidentyminen. Myös perheellisyksen myötä ilmennyt useamman henkilön samanaikainen kuljetustarve tai ylipäätään lapsiperhearjen pyörittäminen mainittiin syinä pyörän

vähentämiselle ja autoilun lisäämiselle. Auton kerrottiin vievän voiton pyörästä monesti kuljetuskapasiteetin ja ajansäästön vuoksi sekä myös siksi, että sen hankinta oli ylipäättään tullut mahdolliseksi esimerkiksi tulotason nousun tai työnantajan tarjoaman autoedun myötä.

Romutuspalkkion tukemana hankitusta sähköavusteisesta pyörästä luopuneita oli noin 10 % vastaajista (102 henkilöä). Avoimella vastauksella luopumiseen johtaneista syistä kertoi 59 vastaajaa. Useissa vastauksissa mainittiin, että sähköavusteisen polkupyörän tilalle oli hankittu toisenlainen sähköavusteinen pyörä, tai muita, tyypillisesti harrastuskäyttöön tarkoitettuja polkupyöriä.

Syyt sähköavusteisesta pyörästä luopumiseen olivat samansuuntaisia kuin pyörän käytön vähentämiseen. Useissa tapauksissa pyörästä luopumisen taustalla olivat myös sekä pyörän tekniset ongelmat että verrattain korkeat korjaus- ja huoltokustannukset. Myös esimerkiksi tuki- ja liikuntaelinvaiat ja iän tuomat liikkumisen rajoitteet myötävaikuttivat pyörästä luopumiseen. Lisäksi vastauksissa kuvailtiin, että esimerkiksi työmatkojen pidentymisen, muuton tai perhetilanteen muuttumisen myötä sähköavusteinen pyörä ei enää vastannut arjen liikkumistarpeisiin.

Luopumispäätökseen vaikuttivat myös varkaudet, latausmahdollisuuksiin liittyvät rajoitteet (esimerkiksi lataamisen kieltäminen työpaikalla) sekä puutteelliset tai turvattomat säilytysratkaisut. Osa vastaajista kertoi myös taloudellisten syiden vaikuttaneen päätökseen, kun joissain tapauksissa pyörän myynnistä saadut varat tarvittiin muiden menojen kattamiseen. Lisäksi pyöriä saatettiin antaa kokonaan muiden perheenjäsenten käyttöön tai ne luovutettiin toiselle osapuolelle esimerkiksi erotilanteissa.

Pyörästä luopuneita pyydettiin määrittämään myös, kuinka pitkään sähköavusteinen pyörä oli ollut heidän käytössään. Reilu puolet olivat luopuneet pyörästä noin vuoden sisällä sen hankinnasta, vajaa neljännes oli pitänyt pyörää käytössä parin vuoden ajan. Pääosin pyörästä oli siis luovuttu melko pian kampanjan jälkeen.

Kaikkia sähköavusteisen pyörän romutuspalkkiokampanjassa hankkineita vastaajia pyydettiin myös arvioimaan yleisellä tasolla, miten heidän liikkumistottumuksensa ovat muuttuneet viimeisen viiden vuoden aikana. Sähköavusteisen pyörän romutuspalkkiokampanjassa hankkineista 49 % arvioi vähentäneensä autoilua vähintään jonkin verran. 10 % arvioi puolestaan autoilunsa lisääntyneen.

Vastaajista 75 % arvioi sähköavusteisen pyöräilynsä lisääntyneen, 13 % käytön pysyneen ennallaan ja 8 % vähentyneen viimeisen viiden vuoden aikana.

Kyselyn lopussa vastaajat saivat halutessaan kertoa vapaasti liikkumistottumuksistaan, romutuspalkkion vaikutuksista kulkutapavalintoihin tai antaa muuta palautetta. Vapaata palautetta antoi 43 % (445 vastaajaa) sähköavusteisen pyörän hankkineista.

Vapaissa palautteissa romutuspalkkio kuvattiin usein keskeiseksi tekijäksi sähköavusteisen pyörän hankinnassa. Useissa vastauksissa tuotiin esiin, että pyörä on korvannut autoa erityisesti lyhyillä matkoilla ja joissain tapauksissa johtanut kakkosautosta luopumiseen tai jopa autottomaan arkeen. Samalla pyörä on vakiintunut osaksi käyttäjien kulkutapavalikoimaa.

Vastausten perusteella sähköavusteinen pyörä näyttäytyi toimivana erityisesti kaupunkimaisissa ympäristöissä, joissa etäisyydet ja olosuhteet tukevat pyöräilyä. Samalla tuotiin esiin, ettei se kaikissa tilanteissa, kuten pitkien työmatkojen tai haja-asutusalueiden olosuhteissa, tarjoa riittävää vaihtoehtoa autolle.

Osa vastaajista toi esiin myös sähköavusteisiin pyöriin liittyviä haasteita, kuten huolto- ja korjauskustannukset. Vaikka enemmistö palautteesta oli myönteistä, mukana oli myös kriittisiä näkemyksiä romutuspalkkion kohdentamisesta ja sen koetusta tehokkuudesta.

3.2 Autot

Kyselyyn vastasi 454 auton romutuspalkkiokampanjassa hankkinutta henkilöä. Autoihin liittyvissä tarkasteluissa vastaajamäärät ovat pyöriin verrattuna pienempiä, ja erityisesti yksityiskohtaisemmat tarkastelut kohdentuen vain osaan auton hankkineiden joukosta, perustuvat osin varsin pieniin vastaajamääriin. Näin ollen tietyissä kysymyksissä tulokset painottuvat suuntaa antaviin havaintoihin. Vastaajien lukumäärä on kuvattu tulosten esittämisen yhteydessä.

63 % (n=283) auton romutuspalkkiolla hankkineista vastaajista kertoi auton olevan yhä taloudessa käytössä. Tästä joukosta 9 % kertoo käyttävänsä sitä enemmän kuin auton ensimmäisenä käyttövuonna, 77 % yhtä paljon ja 14 % vähemmän. Käyttövoima ei merkittävässä määrin näytä vaikuttavan siihen, kuinka autoa käytetään suhteessa ensimmäiseen käyttövuoteen.

Lähes kaikki auton käyttöä lisänneet (n=26) kertoivat myös avoimella palautteella autoilun lisääntymisen syistä. Romutuspalkkiolla hankitun auton käyttöä on lisännyt mm. aiempaa alhaisemmat ajokustannukset, erityisesti sähkökäyttöisten autojen tapauksessa. Lisäksi lisääntymisen syinä kuvattiin elämän etäisyyksien muutoksia (muutto, loma-asunnon hankinta), lasten ajokortin saantia, harrastuksia ja liikkumista sosiaalisiin tapahtumiin.

Niin ikään lähes kaikki romutuspalkkiolla hankitun auton käyttöä vähentäneet (n=40) kuvasivat avoimella vastauksella syitä vähentymisen taustalla. Auton käytön vähentymiseen on vaikuttanut esimerkiksi työmatkojen vähentyminen tai loppuminen kokonaan mm. työttömyyden tai eläköitymisen myötä, tai siirtyminen joukkoliikenteeseen. Lisäksi romutuspalkkiolla ostetulla autolla ajamisen hinta verrattuna muiden talouden autojen ajokustannuksiin on vaikuttanut auton käyttöön. Jotkin vastaajat kertoivat myös terveysperustaisesta ajamisen vähentämisestä (esim. heikentynyt pimeänäkö) tai ylipäättään turhan ajon karsimisesta.

Romutuspalkkiolla hankitusta autosta luopuneita vastaajia oli yhteensä 168 eli noin kolmannes kaikista auton hankkineista. Tästä joukosta vain 4 % (n=6) oli kyselyn hetkellä täysin autottomista talouksista. Toisin sanoen, vaikka romutuspalkkion tukemana hankitusta autosta olisi luovuttu, on talouteen jäänyt useimmiten muita autoja.

Vastaajat, jotka olivat jo luopuneet romutuspalkkiolla hankitusta autosta, vastasivat myös määrämuotoiseen kysymykseen, olivatko hankkineet kyseisen auton tilalle jonkin korvaavan vaihtoehdon. Korvaavan vaihtoehdon hankkineita vastaajia joukosta oli 145 kpl eli 86 % kaikista romutuspalkkiolla hankitusta autosta luopuneista. Heitä pyydettiin vielä tarkentamaan, olivatko ostaneet tilalle joko sähköavusteisen tai tavallisen polkupyörän, eri käyttövoimilla toimiva autoja vai joukkoliikenteen palveluita.

Romutuspalkkiokampanjassa hankitun auton korvanneista vastaajista lähes kaikki (98 %) ilmaisivat hankkineensa tilalle toisen auton. Bensiiniauton romutuspalkkiolla ostaneista noin kolme neljästä vastaajasta oli hankkinut tilalle toiseen bensiini- tai dieselauton (ml. itselataavat, ns. kevythybridit). Ladattavan hybridin romutuspalkkiokampanjassa hankkineista reilu puolet taas oli siirtynyt täyssähköautoon, mutta muuten heidän hankintansa haajaantuivat niin sähköavusteisiin pyöriin kuin toisenlaisiin autoihin. Täyssähköauton hankkineista noin kolme neljästä siirtyi toisenlaiseen sähköautoon, ja noin neljännes bensiiniautoon, pääosin taloudellisista tai käytännöllisistä syistä (esim. toimintasäde ei riittänyt, sähköauto ei palvellut kooltaan tarpeita, tarve vaihtaa edullisempaan autoon). Näissäkin tapauksissa sähkökäyttöistä autoa saatettiin kuitenkin kehua.

Vastaajat, joiden talouden bruttotulot olivat yli 50 000 euroa, ostivat romutuspalkkiokampanjan tukemana hankitun auton tilalle useimmin täyssähköauton. Alle 50 000 euroa tienävissä talouksissa valikoitui useimmin bensiini- tai dieselauto.

Myös kaikkia auton romutuspalkkiolla hankkineita vastaajia pyydettiin arvioimaan yleisellä tasolla, miten heidän liikkumistottumuksensa ovat muuttuneet viimeisen viiden vuoden aikana. Auton romutuspalkkiolla hankkineista 21 % arvioi auton käyttönsä lisääntyneen ja 17 % vähentyneen viimeisen viiden vuoden aikana. Autoilun lisääntyminen oli aineistossa yleisempää

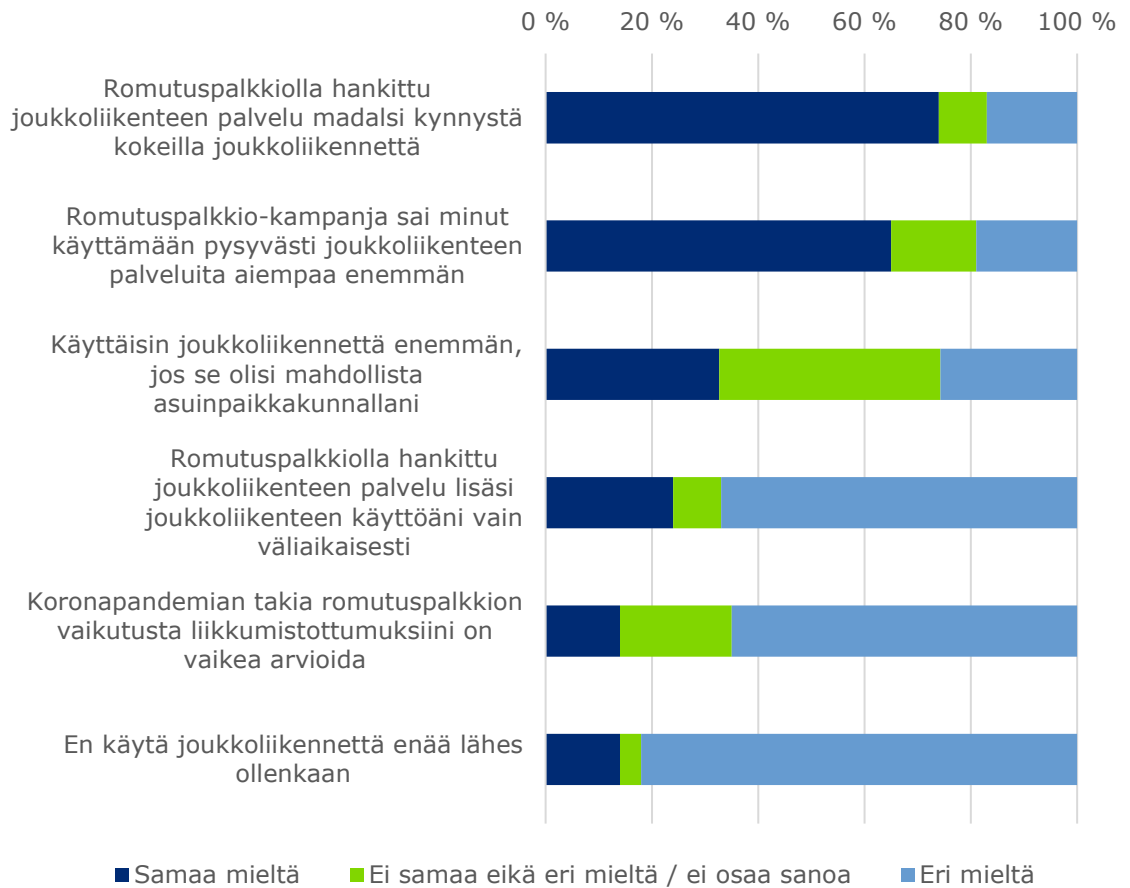
täyssähköauton hankkineilla kuin bensiini- tai hybridauton hankkineilla. Autoilun vähentymistä koskevat tulokset ovat käytännössä käänteiset kyselyyn pohjautuvien autoilun lisääntymistä koskevien havaintojen kanssa: täyssähköauton hankkineilla autoilun vähentyminen oli aineistossa harvinaisempaa kuin muilla käyttövoimilla toimivan auton hankkineilla. Eroja eri käyttövoimaryhmien välillä tarkastellaan varoen pienten vastaajamäärien vuoksi.

Kyselyn lopussa annetun vapaan palautteen perusteella bensiiniauton romutuspalkkiokampanjassa hankkineille auto näyttäytyy usein välttämättömyytenä ja liikkumisen perusedellytyksenä. Auton taloudellisuutta ajatellaan usein lyhyellä aikavälillä, ja vastauksissa mainitaankin usein hankintahinnan merkitys auton ostossa sekä kustannusten ennakoitavuus. Sähkökäyttöisten autojen (ml. ladattavat hybridit) hankkijat sen sijaan kommentoivat autoilun kokonaiskustannuksia sen elinkaaren yli. Näissä tapauksissa ajokustannusten aleneminen sekä säästöt polttoaine- ja huoltokustannuksissa pidemmällä aikavälillä on merkittävässä roolissa. Bensiiniauton hankkineet ja siinä pitäytyneet tyypillisesti myös optimoivat olemassa olevaa käyttövoimaa. Bensiiniauto oli tyypillisesti vaihdettu pienempipäästöiseen tai vähemmän kuluttavaan versioon. Moni mielsi itselataavat hybridit jopa omana käyttövoimanaan ja kertoivat hankkineensa romutuspalkkiossa hankkimansa bensiiniauton tilalle nimenomaan itselataavan hybridin.

3.3 Joukkoliikenteen palvelut

Joukkoliikenteen palveluita romutuspalkkiolla hankkineista vastasi kyselyyn vain 41 henkilöä, mutta he edustivat lähes kolmannesta kaikista romutuspalkkion joukkoliikenteeseen käyttäneistä. Koska joukkoliikenteeseen romutuspalkkioiden hyödyntäneiden vastaajajoukon oletettiin jo kyselyä suunniteltaessa olevan melko pieni ja siten myös saatavan vastausmäärän jäävän merkittävästi sähköavusteisen polkupyörän tai auton hankkineita pienemmäksi, todettiin, että monivaiheisen määrällisen lomakkeen suuntaaminen joukolle ei välttämättä tuottaisi erityisiä hyötyjä. Näin ollen joukkoliikenteen palveluita hankkineille päätettiin suunnata kaikille romutuspalkkiota saaneille osoitettujen peruskysymyksen lisäksi vain kaksi nimenomaisesti joukkoliikennettä koskevaa kysymystä.

Ensimmäinen kysymys sisälsi erilaisia väittämiä, joihin vastaajat saivat ottaa kantaan. Kuva 5 esittää väittämät vastausjakaumineen.



Kuva 5. Joukkoliikenteen palveluita hankkineiden suhtautuminen eri väittämiin. Pienen vastaajamäärän vuoksi tarkkoja %-osuuksia ei esitetä kuvaajassa.

Lähes kolme neljästä vastaajasta oli vähintään jokseenkin samaa mieltä siitä, että romutuspalkkiolla hankittu joukkoliikenteen palvelu madalsi kynnystä kokeilla joukkoliikennettä. Reilu 60 % vastaajista sanoi romutuspalkkiokampanjan saaneen heidät käyttämään joukkoliikenteen palveluita pysyvästi aiempaa enemmän. Noin neljännes taas oli vähintään jokseenkin samaa mieltä siitä, että romutuspalkkiolla hankittu joukkoliikenteen palvelu sai lisäämään joukkoliikenteen käyttöä vain väliaikaisesti.

Vastaajille annettiin myös mahdollisuus kertoa omin sanoin, miten romutuspalkkio vaikutti heidän tapoihinsa käyttää joukkoliikennettä. Kysymyksen saatiin 23 vastausta. Romutuspalkkio lisäsi monien vastaajien joukkoliikenteen käyttöä, mutta vaikutus jäi osalla väliaikaiseksi. Useassa vastauksessa kommentoitiin, että romutuspalkkio sai ensimmäisen kerran siirtymään esimerkiksi vuosilippuun. Romutuspalkkion koettiin tehneen joukkoliikenteen käytöstä aiempaa houkuttelevampaa tai taloudellisesti helpommin perusteltavaa. Joissain tapauksissa romutuspalkkio kannusti kokeilemaan joukkoliikennettä tai hankkimaan ensimmäistä kertaa pidempiaikaisen lipun. Osalla vastaajista joukkoliikenteen käyttö myös vakiintui, mutta toisilla muutos jäi väliaikaiseksi ja autoiluun palattiin romutuspalkkiolla hankitun matkustusoikeuden päätyttyä.

4 Pohdinta

Aineisto tarjoaa kattavan kuvan romutuspalkkion vaikutuksista liikkumiseen sekä niihin liittyvistä keskeisistä motivaatiotekijöistä ja rajoitteista. Romutuspalkkioon liittyvä avoin palaute oli hallitsevasti positiivista tai vähintään neutraalia sävyltään. Selkeään vähemmistöön jääneissä kriittisissä vastauksissa kommentoitiin romutuspalkkiokampanjan käytännön toteutukseen liittyneitä haasteita ja harmituksen aiheita tai kampanjan koettua turhuutta.

Tämä selvitys osoittaa, että romutuspalkkion vaikutusmekanismit erosivat käyttökohteittain selvästi toisistaan. Sähköavusteisen pyörän hankinta vaikuttaa saaneen aikaan romutuspalkkion käyttökohteista pysyvimpiä muutoksia liikkumisvalintoihin. Joukkoliikenteen palveluiden hankinnan vaikutukset vaikuttavat osin pysyviltä, mutta sähköavusteiseen pyörään verrattuna epävarmemmilta. Auton hankinta taas näyttää edistäneen käyttövoimasiirtymää, mutta toisaalta joissain tapauksissa lisänneen autoilua edelleen.

Vuoden 2022 tutkimuksen perusteella sähköavusteisen pyörän tai joukkoliikenteen palveluita romutuspalkkiolla hankkineilla liikkuminen vaikutti lähtötilanteessa olleen vähemmän riippuvainen romutetusta autosta verrattuna auton palkkiolla hankkineiden ryhmään. Kuitenkin sähköavusteisen pyörän ja joukkoliikenteen palveluita hankkineilla liikkumiskäyttäytymisessä tapahtui selvää siirtymää pois autoilusta. Vuoden 2026 kyselyn tulokset tukevat johdonmukaisesti vuoden 2022 tutkimuksen havaintoja.

Uuden kyselyn tulosten perusteella vaikuttaa, että kampanjalla on voinut olla vaikutusta talouden autojen määrään niillä vastaajilla, jotka hankkivat sähköavusteisen pyörän tai joukkoliikenteen palveluita. Tuloksista voidaan havaita, että romutuspalkkiokampanjan myötä kyseisellä joukolla autojen autottomien ja yhden auton talouksien määrä nousi noin 30 %:sta 54 %:iin heti kampanjan jälkeen. Uuden aineiston perusteella vajaalla puolella (47 %) sähköavusteisen pyörän tai joukkoliikenteen palveluita hankkineista on edelleen korkeintaan yksi auto taloudessa. Autojen määrän väheneminen näyttäisi säilyneen pitkällä aikavälillä ainakin osassa kotitalouksista, sillä korkeintaan yhden auton talouksien osuus oli viisi vuotta myöhemmin edelleen selvästi suurempi kuin ennen kampanjaa.

Vuoden 2026 kyselyn tulosten perusteella voidaan arvioida, että sähköavusteisen pyörän kautta saatu muutos liikkumisessa ei ole vain niin sanottua lisäliikuntaa, vaan myös todellista muutosta kulkutapavalinnoissa. Vastaajat kuvasivat sähköavusteista pyörää usein helppona liikkumistapana. Uusimman kyselyaineiston sähköavusteisen pyörän hankkineista vastaajista lähes puolet arvioi vähentäneensä autoilua viimeisen viiden vuoden aikana, ja kertoi myös avoimin vastauksin, kuinka ovat päätyneet tekemään arjen

matkoja sähköavusteisella pyörällä auton sijaan. Sähköavusteisten pyörien käytön kuvailu on hyvin samankaltaista kuin aiemmassa jälkiarvioinnissa. Työmatkojen ja arjen muiden lyhyehköjen matkojen taittaminen sähköavusteisella pyörällä korostui jo vuoden 2022 aineistossa, ja niitä kuvaillaan uusimmassakin aineistossa keskeisinä sähköavusteisen pyörän käyttökohteina.

Vertailtaessa uusinta kyselyä vuoden 2022 jälkiarvioinnin kyselyaineistoon, sähköavusteisten pyörien käyttöuseus vaikutti hieman laskeneen. Vaikka ero vähintään viikoittaisessa käytössä on vain 5 prosenttiyksikköä, suuren vastaajamäärän vuoksi (molemmissa tutkimuksissa yli 1 000 vastaajaa) pelkkä satunnaisvaihtelu ei todennäköisesti eroa selitä. Lasku voi jossain määrin selittyä esimerkiksi hankintaa seuranneen alkuinnostuksen jälkeisellä käytön tasaantumisella. Kyselyssä saatujen vastausten valossa sähköavusteisen pyörän käytön vähentyminen suhteessa ensimmäiseen käyttövuoteen selittyy kuitenkin hyvin usein myös elämäntilanteen muutoksilla. Tähän liittyvät kiinteästi perhetilanteen muutokset, työ- ja asiointimatkojen hankaloituminen, kiireen tuntu, epämukavat olosuhteet ja näiden kautta myös vähintään osittainen paluu autoiluun.

Sähköavusteisen pyörän käyttö vaikuttaa edellyttävän kuitenkin tiettyjen reunaehtojen toteutumista: matkojen tulee olla sopivan pituisia pyörälle ja ympäristön pyöräliikennettä tukevaa. Sää- ja keliolojen vaikutus pyöräilyyn sen sijaan kompensoituu sähköavusteisuuden myötä. Vaikka pyöräily muuttuu helpommin lähestyttäväksi sähkökäyttöisyyden myötä, ei sähkön tuoma etenemisen vaivattomuus riitä tarttumaan pyörään ympäristöissä, joissa pyöräilyä ei koeta turvalliseksi tai fyysiset olosuhteet eivät muilla tavoin kannusta siihen.

Aineiston perusteella vaikuttaa kuitenkin, että haja-asutusalueilla pitkien etäisyyksien ja puutteellisen infrastruktuurin vuoksi sähköavusteinen pyörä ei pysty haastamaan autoa arjen liikkumisessa. Toisaalta lyhyiden automatkojen korvaaminen pyöräilyllä on erityisen kiinnostavaa juuri kaupunkimaisilla alueilla, joissa kasvavan autoliikenteen vaikutukset tulevat maaseutu-maisiin alueisiin verrattuna nopeammin havaittaviksi ruuhkautumisena, ilmanlaadun ongelmina ja maankäytön ratkaisuihin. Kaupungissa ilmenevät haasteet koskettavat myös tyypillisesti suurempaa ihmisjoukkoa kerralla.

Tulosten pohjalta vaikuttaa myös siltä, että nykyinen energian hintaan liittyvä epävakaus ja fossiilisten polttoaineiden hintojen nousu on ollut omiaan kannustamaan korvaamaan autoilua sähköavusteisella pyöräilyllä. Jos taloudessa on varaa valita sähköavusteisen pyörän ja auton välillä, saatetaan pyörään tarttua herkemmin, kun auton käytön välittömät kustannukset ovat korkealla.

Kokonaisuutena romutuspalkkion myötä hankitusta sähköavusteisesta pyörästä luopuminen näyttäytyy melko harvinaisena ja usein

tilannesidonnaisena ilmiönä. Romutuspalkkion tukemana sähköavusteisen pyörän hankkineista pyörästä ja sen käytöstä luopuneita on kyselytutkimuksen aineiston perusteella vain noin 10 % vastaajista. On mahdollista, että nopeasti pyörästä luopuneilla romutuspalkkiolla hankittu pyörä ei välttämättä ollut ostajalleen erityisen tärkeä tai suunnitelmallisesti omaan liikumiseen tarkoitettukaan.

Paluu sähköavusteisesta pyörästä autoilun pariin vaikuttaa toteutuvan suurimassa määrin kolmesta syystä. Elämänpiirin kasvaneiden etäisyyksien ja olosuhteiden vuoksi auton hankinta koetaan välttämättömäksi. Toisaalta kiireellisemmäksi muuttuneen arjen saatetaan kokea helpottuvan auton hankinnan myötä. Kolmanneksi näyttää vaikuttavan myös se, että autosta tulee ylipäättään mahdollinen hankinta esimerkiksi tulotason nousun tai vaikkapa työn tuoman autoedun myötä.

Tulosten perusteella sähköavusteinen pyörä näyttäytyy edelleen, vuosia romutuspalkkiokampanja jälkeen, varteenotettavalta arjen kulkutavalta haastaen jopa autoilua tietyn profiilin matkoilla erityisesti kaupunkimaisilla alueilla.

Kokonaisuutta tarkastellessa vuosia romutuspalkkiokampanjan jälkeen, aineisto ei tue vuosien 2020–2021 romutuspalkkiota koskeneen lain hallituksen esityksessä esitettyä huolta pyörien välittömästä jälleenmyynnistä, kuten ei myöskään sopimattomuudesta automattojen korvaajaksi. Pyörät ovat tulleet isossa kuvassa mitä ilmeisemmin hankkijoidensa henkilökohtaiseen, tai vähintään talouden omaan käyttöön ja vakiinnuttaneet paikkansa kulkutapavalikoimassa.

Vuoden 2022 jälkiarvioinnin mukaan romutuspalkkiokampanjassa 2020–2021 auton hankkineilla romutettu auto oli tyypillisesti ollut aktiivisessa käytössä romutusta edeltävänä vuonna: noin 60 % tästä ryhmästä oli ajanut romutetulla autolla yli 10 000 kilometriä vuodessa. Auton hankkineista 24 % kertoi lisänneensä oman henkilöauton käyttöä uuden auton hankinnan myötä. Noin kolmannes auton hankkineista olisi hankkinut saman auton ilman romutuspalkkiotakin. Vaihtoehtoisiin käyttövoimiin siirtyneiden osalta romutuspalkkio madalsi kynnystä uuteen käyttövoimaan siirtymisessä.

Uuden vuoden 2026 kyselyn tulokset ovat johdonmukaisia ja samansuuntaisia vuoden 2022 aineiston kanssa. Auton romutuspalkkion tukemana hankkineet, jotka olivat sähköavusteisen pyörän tai joukkoliikenteen palveluita hankkineita enemmän autoilleet myös aiemmin romuttamallaan autolla, rakentavat liikkumistaan edelleen vahvasti auton varaan. Vuoden 2022 tutkimuksessa romutuspalkkiolla hankitun auton arvioitiin lisäävän autoilua noin neljänneksellä vastaajista. Vuoden 2026 kyselyssä romutuspalkkiolla auton hankkineista, edelleen kyseisen auton omistavista vastaajista, 86 % kertoi käyttävänsä hankkimaansa autoa vähintään yhtä paljon

kuin sen ensimmäisenä käyttövuonna. Lisäksi uudessa kyselyssä kaikista auton romutuspalkkiokampanjassa hankkineista 21 % arvioi lisänneensä autoiluaan ylipäättään viimeisen 5 vuoden aikana ja 62 % kertoo, ettei oman auton käytössä ole tapahtunut muutosta. Vaikuttaakin, että autoilu on pitänyt näissä talouksissa pintansa ja jossain määrin jopa kasvanut entisestään vuosien varrella varsinkin talouksissa, joihin hankittiin täyssähköauto.

Vuoden 2026 kyselyn vastaajista noin kolmannes oli luopunut romutuspalkkiolla hankitusta autosta, ja heistä suurin osa olivat korottaneet autonsa tasoja edelleen vaihtamalla teknologisesti, taloudellisesti tai käyttötarpeen kannalta paremmaksi koettuun autoon. Ilmiö näkyy kaikissa käyttövoimissa. Ladattavan hybridin hankkineista merkittävä osa oli siirtynyt edelleen täyssähköautoon. Onkin mahdollista, että vielä viisi vuotta sitten täyssähköautojen hankintahinta ja toimivuus on saattanut epäilyttää ja ladattava hybridi tuntua turvalliselta tavalta kokeilla sähköistä autoa, mutta sittemmin uusi teknologia on koettu omaan käyttöön toimivaksi.

Romutuspalkkiolla alun perin ostetun auton käyttövoima vaikuttaa olleen vahvasti ohjaava tekijä myös seuraavan auton hankinnassa. Sähkökäyttöisen auton hankkineet ovat mitä suurimmassa määrin hankkineet seuraavankin autonsa sähköisenä, ja romutuspalkkiokampanjan tukemana hankitut ladattavat hybridit vaikuttavat toimineen usein porttina täyssähköauton hankintaan. Kuitenkin mikäli täyssähköautosta olikin palattu fossiiliseen käyttövoimaan, oli syynä usein edelleen sähkökäyttöisen auton merkittävästi korkeampi hankintahinta tai toimintasäteiden riittämättömyys omaan ajoon. Pitäytyminen sähköautossa vaikuttaa kuitenkin kyselyn pohjalta selkeästi varmemmalta, kuin palaaminen fossiilisiin käyttövoimiin. Bensiiniauton hankkineet taas vaikuttavat pitäytyneen romutuspalkkiolla hankitun auton jälkeenkin vahvasti bensiini- tai dieselautoissa optimoiden käyttövoiman sisällä auton käyttökustannuksia ja usein myös päästövaikutuksia.

Romutuspalkkiokampanja oli käynnissä aikana, kun sähkökäyttöisten autojen mallivalikoima ja markkina oli juuri lähtenyt kasvuun. Tämän kyselyn tulokset viittaavat siihen, että romutuspalkkion tuella hankittu sähköauto oli sysännyt uuteen käyttövoimaan varsin tehokkaasti, sillä vain vähemmistö oli palannut fossiilisen käyttövoiman piiriin. Ladattavista hybrideistä oli taas siirrytty usein täyssähköön. Päästöjen vähentämisen ja käyttövoimasiirtymän edistämisen näkökulmasta romutuspalkkion myöntäminen sähkökäyttöiseen autoon vaikuttaa olleen toimiva ratkaisu.

Romutuspalkkiokampanjan aikaan COVID-19-pandemia vaikutti voimakkaasti joukkoliikenteeseen, minkä vuoksi joukkoliikennepalveluiden kiinnostavuudesta romutuspalkkion käyttökohteena ei voi vuosien 2020–2021 kampanjan menekin pohjalta tehdä luotettavia päätelmiä. Niin ikään toteutetuissa kyselyissä joukkoliikenteen vastaajajoukko oli pieni, mutta tulokset

ovat melko johdonmukaisia. Aiemman tutkimuksen perusteella joukkoliikenteen palveluita hankkineilla vaikutukset liikkumiseen näyttäytyivät ennen kaikkea aiemman käytön laajentumisena ja automatkojen osittaisena korvautumisena. Vuoden 2026 aineisto kuitenkin rikastaa aiempia havaintoja.

Uudessa kyselyssä saatujen avoimien vastausten perusteella romutuspalkkio ei näyttäydy vain aiemman joukkoliikenteen käytön vahvistajana, vaan vastaajat kertoivat myös romutuspalkkiolla toteutetuista ensikokeiluista kausi- ja vuosilippujen kanssa. Noin kolme neljästä koki, että romutuspalkkio madalsi kynnystä kokeilla joukkoliikennettä, ja reilu 60 % koki palkkion kannustaneen käyttämään joukkoliikennettä aiempaa enemmän. Avoimissa vastauksissa kerrottiin myös joukkoliikenteen käytön vakiintumisesta romutuspalkkiolla hankitun lipun myötä, mutta joissain tapauksissa vaikutus kesti vain lipun voimassaolon verran, minkä jälkeen palattiin aiempiin totumuksiin, kuten autoiluun.

Verrattuna esimerkiksi sähköavusteiseen pyörään, romutuspalkkion kohdentuminen joukkoliikenteen palveluihin voi tuottaa enemmän niin sanottua taantumariskiä vanhoihin, autoon perustuviin liikkumistottumuksiin, kun palvelu palautuu uudelleen itselle maksettavaksi. Siltikin tutkimusten tulokset antavat viitteitä siitä, että mikäli vastaavanlainen romutuspalkkiokampanja toteutettaisiin tulevaisuudessa, myös joukkoliikenteen palvelut romutuspalkkion käyttökohteena voisivat saada aikaan muutoksia arkisiin kulkutapavalintoihin.

5 Johtopäätökset

Tarkastellessa vuosien 2020–2021 romutuspalkkiokampanjaa vielä vuosia kampanjan jälkeen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen sekä pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisen näkökulmasta näyttäytyy kampanja pääosin onnistuneena.

Tarkastellun aineiston perusteella romutuspalkkio näyttäisi toimivan eri tavoin riippuen siitä, mitä sillä hankittiin. Sähköavusteisen polkupyörän kohdalla vaikutus toteutuu ennen kaikkea arjen liikkumisen käytäntöjen muutoksina ja sähköavusteisen pyörän vakiintumisena osaksi kulkutapavalikoimaa. Auton hankinnassa romutuspalkkio puolestaan vaikuttaa ensisijaisesti ajoneuvokannan päästöintensiteetin laskuun, mutta ei välttämättä vähennä autoilua, vaan voi joissain tapauksissa jopa lisätä sitä. Joukkoliikenteen palveluiden osalta vaikutus näyttäytyy erityisesti kokeilun mahdollistamisena, mutta vaikutusten pysyvyyttä on aineiston rajoitusten vuoksi vaikea arvioida. Näin ollen romutuspalkkio ei näyttäydy yhtenäisenä ohjauskeinona, vaan sen vaikutusmekanismit vaihtelevat systemaattisesti käyttökohteen mukaan.

Kampanjan myötä hankitut sähköavusteiset polkupyörät vaikuttavat olevan säännöllisessä käytössä ja pyörästä luopuminen on ollut enemmän poikkeus kuin sääntö. Sähköavusteisten pyörien, joita kampanjassa hankittiin ylivoimaisesti eniten, käyttöä ei ole vuosien saatossa suurissa määrin vähennetty, ja niitä hankkineet kertovat laajasti pyörän valikoitumisesta monimuotoisesti arjen eri liikkumistilanteisiin, myös sellaisiin, missä ennen pyörän hankintaa olisi päädytty autoon. Sähköavusteisen pyörän hankinta ei useinkaan näytä tarkoittavan täyttä autottomuutta, mutta se vaikuttaa tarkoittavan kuitenkin omien liikkumisvalintojen uudelleenjäsentämistä, ja usein samanaikaisesti myös autoilun vähentämistä.

Kyselyn perusteella sähköavusteinen pyörä vaikuttaa erityisen käyttökelpoiselta juuri sellaisissa kaupunkimaisissa ympäristöissä, joissa autoilun korvaamisesta pyöräliikenteellä voidaan odottaa saatavan merkittäviä hyötyjä liikenteen sujuvuuden, päästöjen ja tilankäytön näkökulmasta.

Myös joukkoliikenteen näkökulmasta romutuspalkkiokampanjan vaikutukset kulkutapavalintoihin näyttäytyvät rohkaiseviltä, mutta vähäisen vastaajamäärän vuoksi tuloksia voi tulkita vain suuntaa antavina.

Auton hankkineiden osalta vaikutukset näyttävät tähän mennessä kaksija-koisilta. Toisaalta kampanjassa autoja hankkineet joko siirtyivät uuteen käyttövoimaan tai pienensivät uudemman auton myötä ajoneuvonsa hiilidioksidipäästöjä, mikä on positiivista ja kampanjan tavoitteiden mukaista. Toisaalta uuden auton hankkiminen vaikuttaa innostaneen autoiluun entistä vahvemmin, varsinkin jos hankinta kohdistuu täyssähköautoon. Lisääntyvä autoilu voi taas tuoda mukanaan negatiivisia ulkoisvaikutuksia kuten teiden ruuhkautumista ja sen myötä liikenneturvallisuuden heikkenemistä tai lisää kaupunkitilan käyttämistä uuteen autoilun infrastruktuuriin.

Romutuspalkkiolla auton hankkineista noin joka kolmas oli jo luopunut romutuspalkkion tukemana ostamastaan autosta ja hankkinut uuden auton tilalle. Käyttövoima pysyi useimmiten samana kuin romutuspalkkiolla hankitussa autossa, paitsi ladattavan hybridin romutuspalkkiokampanjassa hankkineet olivat siirtyneet usein edelleen täyssähköiseen autoon. Kampanjan voidaan ajatella jouduttaneen käyttövoimasiirtymää.

Tämä selvitys tarjosi merkittävää lisänäkemyistä romutuspalkkion vaikutuksista useita vuosia kampanjan päättymisen jälkeen. Erityisen antoisa se oli sähköavusteisten pyörien näkökulmasta tarjoten merkittäviä havaintoja siitä, millaisia muutoksia liikkumisessa sähköavusteisen pyörän hankinta on saanut aikaan ja mistä syistä. Tulevaisuudessa, mikäli halutaan saavuttaa muutoksia kulkumuotojakautumassa niin mahdollisten romutuspalkkioiden myötä kuin pyöräilyn edistämisen avulla ylipäätään, tämä selvitys tarjosi lisäymmärrystä Suomen kontekstissa siihen, miksi erityisesti sähköavusteinen pyörä koettiin toimivaksi kulkutavaksi ja toisaalta myös siihen, miksi autoiluun saatettiin palata.

Lopuksi on huomautettava, että romutuspalkkion kohdentaminen sähköavusteisen pyörän hankintaan ei ole hallinnollisesta näkökulmasta kuitenkaan ongelmattonta. Avustuksen valvonta on käytännössä mahdotonta, sillä pyöriä ei rekisteröidä siinä missä autoja tai kohdisteta henkilökohtaiseen käyttöön samalla tavalla kuin joukkoliikenteen lipputuotteita. Toisin sanoen sähköavusteisen pyörän hankintaan romutuspalkkion tukemana kohdentuu suurempi väärinkäytösriski kuin muihin käyttökohteisiin. Tämän selvityksen valossa kuitenkin vaikuttaa, etteivät vuoden 2020–2021 kampanjassakaan väärinkäytökset olleet erityisen laajamittaisia. Mikäli vastaavia kampanjoita samankaltaisine tavoitteineen suunniteltaisiin tulevaisuudessa, tulee pohtia, ylittävätkö kampanjan myötä saavutetut hyödyt mahdolliset riskit ja haitat.

Liite 1 - Suomenkielinen kutsuviesti

Otsikko: Traficomin kysely: romutuspalkkion pitkän ajan vaikutukset

Traficomin kysely romutuspalkkiokampanjan 2020–2021 pitkän ajan vaikutuksista

Hyvä vastaanottaja,

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteuttaa tutkimusta romutuspalkkion pitkän ajan vaikutuksista. Vastaamalla kyselyyn autat meitä arvioimaan, onko vuosina 2020–2021 saatu romutuspalkkio edistänyt liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamista ja miten romutuspalkkiolla hankittu auto, sähköavusteinen polkupyörä tai joukkoliikenteen palvelu on vaikuttanut suomalaisten liikkumiseen.

Pääset vastaamaan kyselyyn tästä linkistä: [\[linkki\]](#). Mikäli kyselylinkki ei toimi tai tarvitset uuden linkin, ota yhteyttä meihin osoitteeseen tiedonhankinta@traficom.fi. Mikäli et halua enää kyselyyn liittyviä muistutuksia, ilmoita tästä meille osoitteeseen tiedonhankinta@traficom.fi

Kyselyn avulla selvitetään, kuinka pitkään romutuspalkkiolla saavutettava vaikutus tyypillisesti kestää. Kysely on suunnattu henkilöille, jotka saivat romutuspalkkion 2020–2021 kampanjan aikana. Kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista.

Tuloksista voidaan julkaista yhteenvetoraportti Traficomin verkkosivuilla. Tulokset julkaistaan siten, ettei yksittäistä vastaajaa ole tunnistettavissa julkaisusta. Yhteenvedossa saatetaan käyttää lainauksia avoimien kysymysten vastauksista, mutta myös ne esitetään siten, ettei niitä voi yhdistää yksittäiseen vastaajaan.

Mikäli tämä viesti on tullut väärään osoitteeseen tai teillä on kysyttävää kyselyyn liittyen, pyydämme teitä olemaan yhteydessä meihin osoitteessa tiedonhankinta@traficom.fi. Tämä kysely ei koske parhaillaan käynnissä olevaa romutuspalkkiokampanjaa.

Ystävällisin terveisin,
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

[Kyselyn tietosuojaseloste](#)

Osoitelähde: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom Liikennevälineiden hankinta- ja konversiotukien rekisteri

Liite 2 - Ruotsinkielinen kutsuviesti

Rubrik: Traficoms enkät: skrotningspremiens långsiktiga effekter

Traficoms enkät om de långsiktiga effekterna av skrotningspremiokampanjen 2020–2021

Bästa mottagare,

Transport- och kommunikationsverket Traficom genomför en undersökning om de långsiktiga effekterna av skrotningspremien. Genom att besvara enkäten hjälper du oss att bedöma om skrotningspremien som beviljades 2020–2021 har bidragit till att uppnå trafikens klimatmål och hur den bil, elassisterade cykel eller kollektivtrafiktjänst som skaffats med skrotningspremien har påverkat finländarnas mobilitet.

Du kan besvara enkäten via denna länk: [länk]. Om enkätlänken inte fungerar eller om du behöver en ny länk, kontakta oss på adressen tiedonhankinta@traficom.fi. Om du inte längre vill få påminnelser om enkäten, meddela oss detta på adressen tiedonhankinta@traficom.fi.

Med hjälp av enkäten utreder vi hur länge effekterna av skrotningspremien vanligtvis varar. Enkäten riktar sig till personer som fick skrotningspremien under kampanjen 2020–2021. Det är frivilligt att besvara enkäten.

En sammanfattande rapport om resultaten kan publiceras på Traficoms webbplats. Resultaten publiceras på ett sådant sätt att enskilda respondenter inte kan identifieras. I sammanfattningen kan citat från svaren på de öppna frågorna användas, men även dessa presenteras på ett sådant sätt att de inte kan kopplas till en enskild respondent.

Om detta meddelande har skickats till fel adress eller om du har frågor om enkäten, ber vi dig kontakta oss på adressen tiedonhankinta@traficom.fi. Denna enkät gäller inte den skrotningspremiokampanj som pågår just nu.

Med vänlig hälsning,
Transport- och kommunikationsverket Traficom

[Dataskyddsbeskrivning för enkäten](#)

Adresskälla: Transport- och kommunikationsverket Traficoms register för anskaffnings- och konverteringsstöd för transportmedel

Liite 3 - Suomenkielinen kyselylomake

JOHDANTO

Tervetuloa vastaamaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kyselyyn koskien vuosien 2020–2021 romutuspalkkiokampanjan pitkänajan vaikutuksia. Kysely on suunnattu henkilöille, jotka saivat romutuspalkkion 2020–2021 kampanjan aikana.

Vastaamalla kyselyyn autat meitä arvioimaan, onko vuosina 2020–2021 saatu romutuspalkkio edistänyt liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja miten romutuspalkkiolla hankittu auto, sähköavusteinen polkupyörä tai joukkoliikenteen palvelu on vaikuttanut suomalaisten liikkumiseen.

Kyselyyn vastaaminen kestää noin 10 minuuttia. Kiitämme vastauksestanne jo etukäteen!

Ystävällisin terveisin,
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

[Kyselyn tietosuojaseloste](#)

TAUSTATIEDOT

1. Sukupuolesi
 - (a) Nainen
 - (b) Mies
 - (c) Muu
 - (d) En halua sanoa
2. Kuinka monta henkilöä taloutesi kuuluu itsesi mukaan lukien?
_____ henkilöä
3. Mitkä ovat taloutesi yhteenlasketut bruttovuositulot? (euroa/vuosi veroja vähentämättä)
 - (a) Alle 10.000 €
 - (b) 10.001–20.000 €
 - (c) 20.001–30.000 €
 - (d) 30.001–40.000 €
 - (e) 40.001–50.000 €
 - (f) 50.001–60.000 €
 - (g) 60.001–70.000 €
 - (h) 70.001–80.000 €
 - (i) 80.001–100 000 €
 - (j) 100 001 tai enemmän
 - (k) En halua sanoa
4. Minkä maakunnan alueella asut?
 - (a) Ahvenanmaa
 - (b) Etelä-Karjala
 - (c) Etelä-Pohjanmaa

- (d) Etelä-Savo
- (e) Kainuu
- (f) Kanta-Häme
- (g) Keski-Pohjanmaa
- (h) Keski-Suomi
- (i) Kymenlaakso
- (j) Lappi
- (k) Pirkanmaa
- (l) Pohjanmaa
- (m) Pohjois-Karjala
- (n) Pohjois-Pohjanmaa
- (o) Pohjois-Savo
- (p) Päijät-Häme
- (q) Satakunta
- (r) Uusimaa
- (s) Varsinais-Suomi

5. Mikä on asuinpaikkakuntasi?
- (a) Pääkaupunkiseutu
 - (b) Yli 100.000 asukkaan kunnat
 - (c) 50.000–100.000 asukkaan kunnat
 - (d) 10.000–50.000 asukkaan kunnat
 - (e) Alle 10.000 asukkaan kunnat
6. Kuinka monta autoa kotitaloudessa on?
- (a) Ei yhtään
 - (b) 1
 - (c) 2
 - (d) 3
 - (e) 4 tai enemmän

A: SÄHKÖAVUSTEISEN POLKUPYÖRÄN HANKKINEET

Tietojemme mukaan hankit vuosina 2020–2021 käynnissä olleen romutuspalkkiokampanjan myötä sähköavusteisen polkupyörän.

Tämän sivun kysymykset koskevat romutuspalkkiokampanjan myötä hankkimasi sähköavusteisen polkupyörän käyttöä tällä hetkellä.

- 7A. Onko romutuspalkkiolla hankkimasi sähköavusteinen polkupyörä edelleen taloudessasi käytössä?
- (a) Kyllä
 - (b) Ei

- 8A. Kuinka usein sähköavusteista polkupyörää käytetään taloudessasi?

	Päivittäin	Viikottain	Kuukausittain	Harvemmin kuin kuukausittain	Ei lainkaan
Kesäkaudella	☐	☐	☐	☐	☐
Talvikaudella	☐	☐	☐	☐	☐

- 9A. Miten kuvailisit romutuspalkkion myötä hankkimasi sähköavusteisen polkupyörän käyttöä taloudessasi nykyään verrattuna sen ensimmäiseen käyttövuoteen?
- (a) Sitä käytetään enemmän kuin aiemmin
 - (b) Sitä käytetään yhtä paljon kuin ennenkin
 - (c) Sitä käytetään vähemmän kuin aiemmin
 - (d) Sitä ei käytetä lainkaan
- 10A. Kerro halutessasi alle, mikä on vaikuttanut sähköavusteisen polkupyörän käytön lisääntymiseen?
- _____
- 11A. Kerro halutessasi alle, mikä on vaikuttanut sähköavusteisen polkupyörän käytön vähentymiseen?
- _____
- 12A. Kerro halutessasi alle, miksi et käytä sähköavusteista polkupyörää lainkaan?
- _____
- 13A. Miksi luovuit romutuspalkkiokampanjan myötä hankkimastasi sähköavusteisesta polkupyörästä? Valitse 1–3 tärkeintä syytä.
- [a] Se ei ollutkaan minun arjessani toimiva kulkuväline
 - [b] Pyörän käyttö jäi vähäiseksi
 - [c] Se hajosi tai sen toimivuus huononi merkittävästi
 - [d] Pyörän säilyttämiseen ei ollut sopivia tiloja tai säilyttäminen oli muuten haastavaa
 - [e] Olosuhteet kotikunnassani eivät tukeneet pyöräilyä (esim. pyöräväylien kunto, pyöräparkkien saatavuus tai turvallisuus)
 - [f] Liikkumistarpeeni muuttuivat (esim. muutto, työpaikan vaihto)
 - [g] Vaihdoin toiseen kulkutapaan (auto, joukkoliikenne, kävely tms.)
 - [h] Taloudellisista syistä
 - [i] Hankin toisen kulkuvälineen tilalle
 - [j] Muu, mikä? _____
- 14A. Voit kertoa alle, mikä muu vaikutti päätökseen luopua sähköavusteisesta polkupyörästä.
- _____
- 15A. Oletko hankkinut romutuspalkkiolla hankkimasi sähköavusteisen polkupyörän tilalle jonkin toisen kulkuvälineen?
- (a) Kyllä
 - (b) En
 - (c) En osaa sanoa
- 16A. Minkä kulkuvälineen hankit sähköavusteisen polkupyörän tilalle?
- [a] Toisen sähköavusteisen polkupyörän
 - [b] Ns. tavallisen polkupyörän
 - [c] Täyssähköauton
 - [d] Ladattavan hybridauton
 - [e] Bensiini- tai dieselauton
 - [f] Muu, mikä? _____

17A. Kuinka pitkään sähköavusteinen polkupyörä oli taloudessasi käytössä?

- (a) Alle puoli vuotta
- (b) Noin vuoden
- (c) Noin 2 vuotta
- (d) Noin 3 vuotta
- (e) 4 vuotta tai pidempään
- (f) En osaa sanoa

18A. Miten kuvailisit sähköavusteisen polkupyörän käyttösi muuttuneen viimeisen 4 vuoden aikana?

- (a) Käytän sitä nykyään enemmän kuin 4 vuotta sitten
- (b) Käytän sitä yhtä paljon kuin 4 vuotta sitten
- (c) Käytän sitä vähemmän kuin 4 vuotta sitten
- (d) En käytä sitä enää lainkaan

B: AUTON HANKKINEET

Tietojemme mukaan hankit vuosina 2020–2021 käynnissä olleen romutuspalkkiokampanjan myötä auton: täyssähköauton, ladattavan hybridi-auton, bensiini- tai dieselauton, korkeaseosetanoliauton tai kaasuauton.

Tämän sivun kysymykset koskevat romutuspalkkiokampanjan myötä hankkimasi auton käyttöä tällä hetkellä.

7B. Onko romutuspalkkiolla hankkimasi auto edelleen taloudessasi käytössä?

- (a) Kyllä
- (b) Ei

8B. Miten kuvailisit romutuspalkkion myötä hankkimasi auton käyttöä taloudessasi nykyään verrattuna sen ensimmäiseen käyttövuoteen?

- (a) Sitä käytetään enemmän kuin aiemmin
- (b) Sitä käytetään yhtä paljon kuin ennenkin
- (c) Sitä käytetään vähemmän kuin aiemmin
- (d) Sitä ei käytetä lainkaan

9B. Kerro halutessasi alle, mikä on vaikuttanut auton käytön lisääntymiseen?

10B. Kerro halutessasi alle, mikä on vaikuttanut auton käytön vähentymiseen?

11B. Kerro halutessasi alle, miksi et käytä autoa lainkaan?

12B. Miksi luovuit romutuspalkkiokampanjan myötä hankkimastasi autosta? Valitse 1–3 tärkeintä syytä.

- [a] Se ei ollutkaan minun arjessani toimiva kulkuväline
- [b] Auton käyttö jäi vähäiseksi
- [c] Se hajosi tai sen toimivuus huononi merkittävästi
- [d] Auton pysäköinti tai säilytys oli haastavaa
- [e] Tankkaus- tai latausasemia ei ollut riittävästi
- [f] Liikkumistarpeeni muuttuivat (esim. muutto, työpaikan vaihto)
- [g] Vaihdoin toiseen kulkutapaan (auto, joukkoliikenne, kävely tms.)
- [h] Taloudellisista syistä
- [i] Hankin toisen kulkuvälineen tilalle
- [j] Muu, mikä? _____

13B. Voit kertoa alle, mikä muu vaikutti päätökseen luopua autosta.

14B. Oletko hankkinut romutuspalkkiolla hankkimasi auton tilalle jonkin toisen kulkuvälineen?

- (a) Kyllä
- (b) En
- (c) En osaa sanoa

15B. Minkä kulkuvälineen hankit auton tilalle?

- [a] Sähköavusteisen polkupyörän
- [b] Ns. tavallisen polkupyörän
- [c] Täyssähköauton
- [d] Ladattavan hybridiauton
- [e] Bensiini- tai dieselauton
- [f] Muu, mikä? _____

C: JOUKKOLIIKENTEN PALVELUITA HANKKINEET

Tietojemme mukaan hankit vuosina 2020–2021 käynnissä olleen romutuspalkkiokampanjan myötä joukkoliikenteen palveluita: joukkoliikenteen kausilipun tai Maas-lipun. Tämän sivun kysymykset koskevat romutuspalkkion vaikutusta joukkoliikenteen palveluiden käyttöön.

7C. Miten arvioit seuraavia joukkoliikenteeseen liittyviä väittämiä?

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En samaa mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä	En osaa sanoa
Romutuspalkkio-kampanja sai minut käyttämään pysyvästi joukkoliikenteen palveluita aiempaa enemmän	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Romutuspalkkiolla hankittu joukkoliikenteen palvelu mahdollisi kynnystä kokeilla joukkoliikennettä	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Käyttäisin joukkoliikennettä enemmän, jos se olisi mahdollista asuinpaikkakunnallani	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Romutuspalkkiolla hankittu joukkoliikenteen palvelu lisäsi joukkoliikenteen käyttöäni vain väliaikaisesti	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Koronapandemian takia romutuspalkkion vaikutusta liikkumistottumuksiini on vaikea arvioida	☐	☐	☐	☐	☐	☐
En käytä joukkoliikennettä enää lähes ollenkaan	☐	☐	☐	☐	☐	☐

- 8C. Voit kertoa alle, millä muilla tavoilla romutuspalkkio vaikutti tapoihisi käyttää joukkoliikennettä?

YHTEISET LOPPUKYSYMYKSET

7. Miten arvioit liikkumistottumuksiesi muuttuneen viimeisen 5 vuoden aikana? Arvioi, miten eri kulkutapojen käyttö on muuttunut.

	Lisääntynyt merkittävästi	Lisääntynyt jonkin verran	Ei muuttunut	Vähentynyt jonkin verran	Vähentynyt merkittävästi	Minulla ei ole mahdollisuutta käyttää tätä liikenumismuotoa	En osaa sanoa
Jalankulku	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tavallinen polkupyörä	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sähköavusteinen polkupyörä	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Oma henkilöauto	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Joukkoliikenne	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

8. Haluatko kertoa jotain muuta liikkumistottumuksiisi, romutuspalkkion vaikutuksista kulkutapavalintoihisi tai muuta palautetta? Sana on vapaa.

Liite 4 - Ruotsinkielinen kyselylomake

INLEDNING

Välkommen att besvara Transport- och kommunikationsverket Traficoms enkät om långsiktiga effekter av skrotningspremiökampanjen 2020–2021. Enkäten riktar sig till personer som fick skrotningspremien under kampanjen 2020–2021.

Genom att besvara enkäten hjälper du oss att bedöma om skrotningspremien som beviljades 2020–2021 har bidragit till att minska trafikens koldioxidutsläpp och hur den bil, elassisterade cykel eller kollektivtrafiktjänst som skaffats med skrotningspremien har påverkat finländarnas mobilitet.

Det tar cirka 10 minuter att besvara enkäten. Vi tackar redan på förhand för ditt svar!

Med vänlig hälsning,
Transport- och kommunikationsverket Traficom

[Dataskyddsbeskrivning för enkäten](#)

BAKGRUNDSUPPGIFTER

9. Ditt kön

- (e) Kvinna
- (f) Man
- (g) Annat
- (h) Vill inte uppge

10. Hur många personer ingår i ditt hushåll inklusive dig själv?
_____ person(er)

11. Vilka är ditt hushålls sammanlagda bruttoårsinkomster? (euro per år före skatt)

- (l) Under 10.000 €
- (m) 10.001–20.000 €
- (n) 20.001–30.000 €
- (o) 30.001–40.000 €
- (p) 40.001–50.000 €
- (q) 50.001–60.000 €
- (r) 60.001–70.000 €
- (s) 70.001–80.000 €
- (t) 80.001–100 000 €
- (u) 100 001 eller mer
- (v) Vill inte uppge

12. I vilket landskap bor du?

- (t) Åland
- (u) Södra Karelen
- (v) Södra Österbotten
- (w) Södra Savolax

- (x) Kajanaland
- (y) Egentliga Tavastland
- (z) Mellersta Österbotten
- (å) Mellersta Finland
- (ä) Kymmenedalen
- (ö) Lappland
- (aa) Birkaland
- (bb) Österbotten
- (cc) Norra Karelen
- (dd) Norra Österbotten
- (ee) Norra Savolax
- (ff) Päijänne-Tavastland
- (gg) Satakunta
- (hh) Nyland
- (ii) Egentliga Finland

13. Vilken är din bostadsort?

- (f) Huvudstadsregionen
- (g) Kommun med över 100 000 invånare
- (h) Kommun med 50 000–100 000 invånare
- (i) Kommun med 10 000–50 000 invånare
- (j) Kommun med färre än 10 000 invånare

14. Hur många bilar finns det i hushållet?

- (f) Ingen
- (g) 1
- (h) 2
- (i) 3
- (j) 4 eller fler

A: PERSONER SOM SKAFFADE EN ELASSISTERAD CYKEL

Enligt våra uppgifter skaffade du en elassisterad cykel inom ramen för skrotningspremiökampanjen 2020–2021.

Frågorna på denna sida gäller hur den elassisterade cykel som du skaffade inom ramen för skrotningspremiökampanjen används för närvarande.

19A. Är den elassisterade cykel som du skaffade med skrotningspremién fortfarande i bruk i ditt hushåll?

- (c) Ja
- (d) Nej

20A. Hur ofta används den elassisterade cykeln i ditt hushåll?

	Dagligen	Veckovis	Månadsvis	Mer sällan än månadsvis	Inte alls
Under sommarsäsongen	☐	☐	☐	☐	☐
Under vintersäsongen	☐	☐	☐	☐	☐

21A. Hur skulle du beskriva användningen av den elassisterade cykel som du skaffade med skrotningspremien i ditt hushåll i dag jämfört med dess första användningsår?

- (e) Den används mer än tidigare
- (f) Den används lika mycket som tidigare
- (g) Den används mindre än tidigare
- (h) Den används inte alls

22A. Om du vill så kan du berätta nedan vad som har påverkat att användningen av den elassisterade cykeln har ökat.

23A. Om du vill så kan du berätta nedan vad som har påverkat att användningen av den elassisterade cykeln har minskat.

24A. Om du vill så kan du berätta nedan varför du inte använder den elassisterade cykeln alls.

25A. Varför avstod du från den elassisterade cykel som du skaffade inom ramen för skrotningspremiokampanjen? Välj de 1–3 viktigaste orsakerna.

- [k] Den visade sig inte vara ett fungerande färdmedel i min vardag
- [l] Cykeln användes för lite
- [m] Den gick sönder eller dess funktion försämrades avsevärt
- [n] Det fanns inga lämpliga utrymmen för att förvara cykeln eller förvaringen var annars svår
- [o] Förhållandena i min hemkommun stödde inte cykling (t.ex. cykelbarnornas skick, tillgången till cykelparkering eller cykelparkeringens säkerhet)
- [p] Mina mobilitetsbehov förändrades (t.ex. flytt, byte av arbetsplats)
- [q] Jag bytte till ett annat färdmedel (bil, kollektivtrafik, gång osv.)
- [r] Av ekonomiska skäl
- [s] Jag skaffade ett annat färdmedel i stället
- [t] Annat, vad? _____

26A. Du kan berätta nedan vilka andra saker som påverkade beslutet att avstå från den elassisterade cykeln.

27A. Har du skaffat något annat färdmedel i stället för den elassisterade cykel som du skaffade med skrotningspremien?

- (d) Ja
- (e) Nej
- (f) Kan inte säga

28A. Vilket färdmedel skaffade du i stället för den elassisterade cykeln?

- [g] En annan elassisterad cykel
- [h] En så kallad vanlig cykel
- [i] En renodlad elbil

- [j] En laddhybrid
- [k] En bensin- eller dieselbil
- [l] Annat, vad? _____

29A. Hur länge användes den elassisterade cykeln i ditt hushåll?

- (g) Mindre än ett halvår
- (h) Cirka ett år
- (i) Cirka 2 år
- (j) Cirka 3 år
- (k) 4 år eller längre
- (l) Kan inte säga

30A. Hur har din användning av den elassisterade cykeln förändrats under de senaste 4 åren?

- (e) Jag använder den mer i dag än för 4 år sedan
- (f) Jag använder den lika mycket som för 4 år sedan
- (g) Jag använder den mindre än för 4 år sedan
- (h) Jag använder den inte längre alls

B: PERSONER SOM SKAFFADE EN BIL

Enligt våra uppgifter skaffade du inom ramen för skrotningspremiökampanjen 2020–2021 en bil: en renodlad elbil, en laddhybrid, en bensin- eller dieselbil, en bil som drivs med höginblandad etanol eller en gasbil.

Frågorna på denna sida gäller hur den bil som du skaffade inom ramen för skrotningspremiökampanjen används för närvarande.

8B. Är bilen som du skaffade med skrotningspremien fortfarande i bruk i ditt hushåll?

- (c) Ja
- (d) Nej

12B. Hur skulle du beskriva användningen av den bil som du skaffade med skrotningspremien i ditt hushåll i dag jämfört med dess första användningsår?

- (e) Den används mer än tidigare
- (f) Den används lika mycket som tidigare
- (g) Den används mindre än tidigare
- (h) Den används inte alls

13B. Om du vill så kan du berätta nedan vad som har påverkat att användningen av bilen har ökat.

14B. Om du vill så kan du berätta nedan vad som har påverkat att användningen av bilen har minskat.

15B. Om du vill så kan du berätta nedan varför du inte använder bilen alls.

16B. Varför avstod du från bilen som du skaffade inom ramen för skrotningspremiiekampanjen? Välj de 1–3 viktigaste orsakerna.

- [k] Den visade sig inte vara ett fungerande färdmedel i min vardag
- [l] Bilen användes för lite
- [m] Den gick sönder eller dess funktion försämrades avsevärt
- [n] Det var svårt att parkera eller förvara bilen
- [o] Det fanns inte tillräckligt med tanknings- eller laddningsstationer
- [p] Mina mobilitetsbehov förändrades (t.ex. flytt, byte av arbetsplats)
- [q] Jag bytte till ett annat färd sätt (cykel, kollektivtrafik, gång osv.)
- [r] Av ekonomiska skäl
- [s] Jag skaffade ett annat färdmedel i stället
- [t] Annat, vad? _____

17B. Du kan berätta nedan vilka andra saker som påverkade beslutet att avstå från bilen.

18B. Har du skaffat något annat färdmedel i stället för bilen som du skaffade med skrotningspremien?

- (d) Ja
- (e) Nej
- (f) Kan inte säga

19B. Vilket färdmedel skaffade du i stället för bilen?

- [g] En elassisterad cykel
- [h] En så kallad vanlig cykel
- [i] En renodlad elbil
- [j] En laddhybrid
- [k] En bensin- eller dieselbil
- [l] Annat, vad? _____

C: PERSONER SOM SKAFFADE KOLLEKTIVTRAFIKTJÄNSTER

Enligt våra uppgifter skaffade du inom ramen för skrotningspremiiekampanjen 2020–2021 kollektivtrafiktjänster: en periodbiljett för kollektivtrafik eller en Maas-biljett. Frågorna på denna sida gäller hur skrotningspremien har påverkat användningen av kollektivtrafiktjänster.

9C. Hur bedömer du följande påståenden om kollektivtrafik?

	Helt enig	Delvis enig	Varken enig eller oenig	Delvis oenig	Helt oenig	Kan inte säga
Skrotningspremiiekampanjen fick mig att permanent använda kollektivtrafiktjänster mer än tidigare	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Kollektivtrafiktjänsten som jag skaffade med skrotningspremien sänkte tröskeln för mig att prova kollektivtrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Jag skulle använda kollektivtrafiken mer om det var möjligt där jag bor	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kollektivtrafiktjänsten som jag skaffade med skrotningspremien ökade min användning av kollektivtrafik endast tillfälligt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
På grund av coronapandemin är det svårt att bedöma hur skrotningspremien har påverkat mina resvanor	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Jag använder knappt kollektivtrafik längre	☐	☐	☐	☐	☐	☐

10C. Du kan berätta nedan på vilka andra sätt skrotningspremien har påverkat hur du använder kollektivtrafik.

GEMENSAMMA SLUTFRÅGOR

15. Hur bedömer du att dina resvanor har förändrats under de senaste 5 åren? Bedöm hur användningen av olika färdssätt har förändrats.

	Ökat betydligt	Ökat något	Har inte förändrats	Minskat något	Minskat betydligt	Jag har inte möjlighet att använda detta färdssätt	Kan inte säga
Gång	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vanlig cykel	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elassisterad cykel	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Egen personbil	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kollektivtrafik	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

16. Vill du berätta något mer om dina resvanor, om hur skrotningspremien har påverkat dina val av färdssätt eller ge annan respons? Ordet är fritt.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320, 00059 TRAFICOM
p. 029 534 5000
traficom.fi

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto