



# Kestävän kulutuksen ohjauskeinot (KULO) DELFOI työpajaraportti

Kaisa Matschoss, Eugenia Castellazzi, Eva Heiskanen, Minna Kaljonen, Ari Nissinen,  
Essi Nuorivaara, Taru Pyrhönen, Merja Saarinen, Laura Salmivaara, Marja Salo, Annukka Vainio

16.12.2022

## Sisälllys

1	Johdanto .....	1
2	Keskustelu eri teemoista.....	1
2.1	Asuminen .....	2
2.2	Liikenne .....	3
2.3	Ruoka .....	5
2.4	Muu kulutus .....	7
2.5	Yhteiskeskustelu teemaryhmien havainnoista .....	8
3	70%-vähennystavoitteen saavuttaminen .....	10
3.1	Ensimmäinen ryhmä .....	10
3.2	Toinen ryhmä .....	11
4	Keskustelu Delfoi-kierrosten suurimmista erimielisyyksistä .....	12
4.1	Keskustelua tehtävänannosta: ovatko kyseessä aidot erimielisyydet? .....	12
4.2	Aitoja vaikuttavuutta ja hyväksyttävyyttä koskevia epävarmuuksia .....	13
4.3	Perustavanlaatuisia kysymyksiä ja erimielisyyksiä.....	14
4.4	Ehdotuksia tutkimusideoiksi ja -tarpeiksi .....	15
4.5	Ehdotuksia siitä, miten päästä erimielisyyksistä toimintaan .....	16
5	Yhteiskirjoittaminen.....	16
5.1	Kohtuullisuuden määritelmä .....	16
5.2	Merkityksellisyys .....	17
5.3	Institutionalisoitu epäkestävä kulutus: Instituutin mallinnus.....	17
5.4	Kestävää kulutusta edistävien rakenteiden muutos.....	18
6	Yhteenveto.....	18
	Liitteet .....	20
	Liite 1 Ohjelma .....	20
	Liite 2 Esimerkkejä ohjauskeinoista, joista panelistit olivat melko erimielisiä .....	21
	Liite 3 Erimielisyyksiä ohjauskeinojen hyväksyttävyydestä, toteutettavuudesta ja riskeistä.....	23

# 1 Johdanto

Tässä raportissa vedetään yhteen Helsingissä 9.12.2022 pidetyn työpajan keskustelua. Työpaja oli kolmas vaihe sitä edeltänyttä kestävän kulutuksen ohjauskeinojen arviointiprosessia, joka järjestettiin KULO-hankkeen<sup>1</sup> puitteissa. Kaksi aiempaa arviointivaihetta järjestettiin Delfoi-kyselynä suomalaisille kulutuksen asiantuntijoille vuoden 2022 aikana.

Työpajaan kutsuttiin kaikki aiempiin vaiheisiin osallistuneet asiantuntijat, KULO-hankkeen ohjausryhmä ja sen tutkijat. Huolimatta siitä, että työpajaan osallistuminen vaati koko työpäivän (klo 9:00-16:30) työpajaan ilmoittautui 37 asiantuntijaa eri kulutuksen aloilta ja lisäksi osallistui 12 KULO-hankkeen tutkijaa. Hankkeen koordinaattori Marja Salo (SYKE) alusti työpajaa esittelemällä hankkeen taustan ja tavoitteet tilaisuuden alussa. Eva Heiskanen (HY) esitteli lyhyesti Delfoi-prosessin askeleet työpajaan asti. Lisäksi Hannu Savolainen (SYKE) kertoi kulutuksen päästöjen perusuran laskennasta Suomen Ympäristökeskuksen päivitetyn ENVIMAT-mallin avulla, jota KULO-hankkeessa hyödynnetään päästövähennysten laskennassa.

Aamupäivällä työskenneltiin aluksi eri teemaryhmissä, joihin osallistujat saivat valikoitua vapaasti. Ryhmissä toimi vähintään kaksi fasilitaattoria, joista toinen ohjasi keskustelua ja toinen kirjasi ryhmän keskustelua fläppitalulle. Joissakin teemoissa oli mukana myös muistiinpanoja tekevä kirjuri. Teemakohtaisten ryhmien huomioista keskusteltiin kaikkien yhteisessä sessiossa lounaan jälkeen iltapäivän aluksi.

Iltapäivällä jakauduttiin pienryhmiin siten, että kolmesta eri aiheisesta ryhmästä oli mahdollisuus osallistua kahteen. Yksi ryhmä keskittyi keskustelemaan siitä, kuinka olisi mahdollista saada aikaan vielä suurempi, 70%-vähennys kotitalouksien kulutuksen kasvihuonekaasupäästöissä. Toisen ryhmän tehtävänä oli pohtia Delfoi-prosessin aiemmilla kahdella kierroksella saatujen tulosten suurimpia erimielisyyksiä ja selvittää niiden syitä. Kolmas ryhmä keskusteli mahdollisista yhteiskirjoittamisen teemoista. Päivän päätteeksi keskusteltiin yhdessä pienryhmien havainnoista loppukeskustelussa ja kerrottiin KULO-hankkeen seuraavista askeleista. Tilaisuuden ohjelma löytyy liitteestä 1.

## 2 Keskustelu eri teemoista

Eri teemaryhmien keskustelua ohjasi tavoite tunnistaa riskejä, että esitetty ohjauskeino ei toimikaan. Osallistujien annettiin aluksi tutustua yksittäisille ohjauskeinoille laskettuihin päästövähennyksiin ja heitä pyydettiin tuomaan esille, jos esitetyissä laskelmissa on jotain, joka herättää kysymyksiä tai johon liittyy suurimpia epävarmuuksia. Seuraavaksi ryhmissä keskusteltiin tärkeistä huomioon otettavista asioista. Vapaamuotoista keskustelua ohjasivat seuraavat kysymykset:

- Onko vaikuttavuuteen liittyviä epävarmuuksia?
- Missä ohjauskeinossa on hyväksyttävyyteen liittyviä epävarmuuksia?
- Missä ohjauskeinossa on toteutettavuuteen liittyviä epävarmuuksia?
- Ohjauskeinojen keskinäisriippuvuudet?

---

<sup>1</sup> KULO = VN TEAS-rahoitteinen Kestävän kulutuksen ohjauskeinot -hanke. Lisätietoa: [https://www.syke.fi/fi-FI/Tutkimus\\_kehittaminen/Tutkimus\\_ja\\_kehittamishankkeet/Hankkeet/Kestavan\\_kulutuksen\\_ohjauskeinot\\_KULO](https://www.syke.fi/fi-FI/Tutkimus_kehittaminen/Tutkimus_ja_kehittamishankkeet/Hankkeet/Kestavan_kulutuksen_ohjauskeinot_KULO)

- Ohjauskeinojen kerrannaisvaikutukset? (Mitkä keinot toimisivat parhaiten yhdessä?)

Teemasessioiden päätteeksi keskusteltiin poikkileikkaavista ohjauskeinoista ja arvioitiin tutkimusryhmän tunnistamien poikkileikkaavien ohjauskeinojen vaikuttavuutta neliportaisella asteikolla, jossa skaala ylsi 'ei vaikutusta'-vaihtoehdosta 'vaikuttaa voimakkaasti'-vaihtoehtoon. Teemoittaisten ryhmien huomioista keskusteltiin kaikkien yhteisessä sessiossa iltapäivän aluksi.

Tässä luvussa vedetään yhteen eri teemaryhmien keskustelua omissa kappaleissaan. Iltapäivän yhteiskeskustelussa esiintuotuja kysymyksiä ja täydentäviä havaintoja kuvataan luvun viimeisessä alaluvussa. Työpajassa syntyi paljon keskustelua ja hienoja oivalluksia, joista tämä raportti koostaa kuitenkin vain suurimmat teemat.

## 2.1 Asuminen

Asumiseen liittyvissä ohjauskeinoissa korostettiin tarvetta huomioida ohjauskeinojen räätälöinnin tarve erilaisten asuntojen kesken (esim. asuntomuoto, ikä, sijainti). Esimerkiksi ohjauskeinoon toimivuus, jossa ehdotetaan vakioratkaisuja korjaamisen tueksi, edellyttäisi sitä, että eri ikäisille rakennuksille olisi omat ratkaisunsa. Kaivattiin tahoja, jolla olisi tarpeeksi asiantuntemusta huomioida eri aikoina rakennettujen rakennusten ns. tyyppiongelmia ja niihin parhaiten soveltuvat ratkaisut ja joka pystyisi toimimaan neuvojana korjauskysymyksissä. Asiantuntijat kuitenkin korostivat myös sitä, että vakioratkaisujen tarjoaminen ei poista tarvetta siihen, että ennen korjaustoimia jokaiseen korjattavaan rakennukseen täytyisi silti tutustua yksilöllisesti. Vakioratkaisuissa tulee myös huomioida päivittäminen, niin että ne pysyvät nopean kehityksen mukana. Pankkien vapaaehtoista sopimusta korottomista tai erityisen pienikorkoisista lainatuotteista osa piti suorastaan vaarallisena, jos laskelmat perustuvat laskennallisiin, keskimääräisiin E-lukuihin, koska keskimääräiset luvut eivät kuvaa todellisia tilanteita ja rahoitustuote voi olla kestävämmällä pohjalla. Peruskorjausten energiamääräysten kiristämisessä tuotiin esille talousnäkökulmana rakennusten vakuusarvot, koska taantuvalla alueella sijaitsevan rakennuksen välttämättömän peruskorjauksen yhteydessä ei välttämättä ole mahdollisuutta saada rahoitusta myös energijärjestelmän modernisointiin.

Keskusteltiin myös uudelleen syntyneestä tarpeesta pitää joitakin rakennusten osia ilman lämmitystä energian hintojen noustua, ja siitä, kestävätkö nykyiset rakennukset kylmänä pitämistä. Pohdittiin, tulisi uudisrakentamisen rakennusteknisissä ratkaisuissa jatkossa ottaa huomioon se, että tiloja voisi tarpeen tullen pitää myös kylmänä ilman rakennukselle koituvia vahinkoja.

Keskustelussa nousi esille mahdollisuudet hyödyntää talvikauden 2022-2023 energiakriisiä. Energian hintojen nousu on nostanut kuluttajien kiinnostusta energia-asioihin aiempaa korkeammalle tasolle. Puhuttiin ns. ymmärrysloikasta, jolloin tiedollisella ohjaamisella on mahdollisuus saavuttaa aiempaa parempaa toimintaa. Vaikka hintasokki on lyhytaikainen, vaihtelevasta energiantuotannosta johtuva hintavaihtelu on todennäköisesti pidempiaikainen ilmiö, mitä tulisi hyödyntää ohjauskeinoja suunniteltaessa ja toteutettaessa. Tässä yhteydessä keskusteltiin myös kulutusjoustosta, joka ei vielä teknisesti ole toimivaa ja siten kulutusjoustopalveluiden ohjaaminen edellyttäisi kenties ohjausta teknisten edellytysten kuntoon laittamiseen ennen kuin ohjauskeinoilla voidaan ohjata markkinoiden toimivuutta kulutusjoustoon liittyvin sopimusteknisin oletusasetuksin. Aiemmin on asennettu releitä, jolla voidaan sulkea sähkönsyöttö osalle asunnon/talon laitteista (esim. sähkölämmitystaloissa pattereihin).

Taloyhtiöihin kohdistuvaa ohjausta pidettiin yleisesti hyödyllisenä, ja olisikin syytä pohtia kenelle ohjaus tulisi kohdistaa: hallitukselle, isännöinnille vai huollolle. Todettiin, että vuokrakerrostaloissa

talotekniikka on usein säädetty ns. säästävimmilleen, mikä olisi syytä tehdä myös taloyhtiöissä, joista osaaminen kuitenkin saattaa puuttua. Talotekniikasta huolta pitävien tahojen osaamistasoja tulisi kohentaa, ja pohdittiin, auttaisiko ymmärrys ”tuhlauksesta” motivoimaan tahoja asioihin perehtymiseen. Ehdotettiin kokeilua, jossa voisi testata minkälaista kerrostalojen ohjaamisesta oppia ottavaa energian hallinnan mallia taloyhtiöissä voitaisiin toteuttaa ja tarkastella mallin mahdollisia sosiaalisia vaikutuksia. Uutena ohjauskeinona toivottiin taloyhtiöille velvoitetta ”katsastaa” vuosittain rakennuksen energiaratkaisujen toimivuus, kuten esim. ikkunoiden tiivisteet (vrt. autojen katsastus), koska se voisi johtaa parempaan asumismukavuuteen, sen säilymiseen rakennuksen vanhetessa ja siitä huolehtimiseen.

Asuntokohtaista lämmönmittausta pidettiin erityisen epäoikeudenmukaisena ja toteuttamiskelvottomana ohjauskeinona. Ongelmia todettiin liittyvän ohjauskeinon huonoon kustannustehokkuuteen, säästöpotentiaalini pienenemiseen ja toimivuuden epävarmuuteen yleisesti sekä ajassa. Myös epäreiluus tuotiin vahvasti esiin (esim. kulma-asunto vs. talon keskellä oleva asunto). Keskustelussa tuotiin kuitenkin esille myös se, että on olemassa kansainvälisiä esimerkkejä, joissa asuntokohtainen lämmönmittaus toimii hyvin, ja esimerkkejä voisikin tarkastella, ja pohtia, kuinka sitä voisi soveltaa Suomessa. Toinen ohjauskeino, jonka hyödyllisyys asetettiin erityisen kyseenalaiseksi, on asuntojen koon pienentäminen. Todettiin, että automaattinen pienten asuntojen rakentaminen ei ole järkevää, vaan lähinnä tulisi ohjata asuntojen muuntojousto, jolloin asunto voi muuntua erikokoisten ja erikokoisten kotitalouksien tarpeen mukaan joustavammin ajassa. Toivottiin myös vapaa-ajan asuntojen päästövähennyksen tarkastelua. Asumisen ryhmään osallistuivat seitsemän asiantuntijaa, ja lisäksi ryhmän fasilitaattoreina toimineet Ari Nissinen (SYKE) ja Kaisa Matschoss (HY).

## 2.2 Liikenne

### Epävarmuudet

Perusuran päästövähennys nähtiin suureksi ja epävarmaksi. Katsottiin, että autoilun päästövähennyksen tulisi olla valtava, jotta tällaiselle uralle päästäisiin. Perusura ja päästövähennyslaskelma herättivät kysymyksiä erityisesti niihin sisältyvän biopolttoaineiden jakeluvuoroituksen takia. Päästökauppa, jolla on laskelmassa suurin vaikutus, todettiin sellaiseksi, jonka vaikutus voidaan laskennallisesti asettaa mihin tahansa, koska myytävien päästöoikeuksien määrä voidaan asettaa vastaamaan päästökattoa. Toisaalta nostettiin esiin, että jakeluvuoroituksen siirretään polttoaineiden käyttöä fossiilisista biopolttoaineisiin (vähintäänkin niin kauan kuin synteettisiä polttoaineita ei ole saatavilla). Biopolttoaineiden päästövähennykset herättivät keskustelua: voidaanko niitä pitää ”päästöttöminä”?

Sähköautojen määrän kasvun osalta tuotiin esiin, että valtaosa nykyisestä autokannasta on sellaisia, jotka sisältävät polttomoottorin, eli sen muuttuminen sähköiseksi edellyttää huomattavaa määrää uusien autojen ensirekisteröintejä ja vanhojen autojen poistumista. Nostettiin esille myös sähköautojen valmistamisen materiaalien päästövaikutukset ja tarve uusien kaivosten avaamiselle, joista aiheutuu ympäristöhaittoja. Lisäksi sähköautojen lisääntyminen nähtiin kehityskulkuna, joka ei vähennä autoriippuvaa elämäntapaa. Samalla tuotiin kuitenkin esiin, että sähköautoilu voi lisätä säästävää ajotapaa, kun autoilijat kiinnittävät huomiota akun varausasteeseen.

Keskustelua herättivät myös lentoliikenteen päästöt. Niitä sekä lentoliikenteeseen kohdistuvien ohjauskeinojen määrää ja niiden avulla saavutettavia päästövähennyksiä pidettiin laskemassa pieninä verrattuna siihen, miten paljon lentoliikenteen oletetaan kasvavan. Lisäksi laskennassa ei oteta

huomioon lentoliikenteen ylilmakehän päästöjä? Tästä näkökulmasta heräsi kysymys siitä, miksi niin monet ohjauskeinot kohdistuvat autoiluun. Lentoliikennettä ehdotettiin ohjattavaksi vahvemmin hintaohjauksella ja esimerkiksi poistamalla ympäristölle haitallisia tukia.

Uusien liikkumispalvelujenkin potentiaalissa nähtiin epävarmuuksia. Palveluja on kehitetty pitkään, mutta ne eivät ole saaneet laajaa kannatusta. Useimmat uudet liikkumispalvelut tarjotaan kaupunkiseuduilla, joissa on myös kattava julkinen liikenne ja kevyen liikenteen mahdollisuudet. Siksi on epävarmaa, missä määrin kyseiset palvelut syrjäyttävät henkilöautoilua. Kyse on toki myös siitä, miten palvelut suunnitellaan: esimerkiksi olemassa olevien julkisten liikennepalvelujen yhdistäminen yhdellä lipulla hankittavaksi voisi tuottaa järkeviä palveluja. Myös autoilun ja pyöräilyn infrastruktuurin lisäämisen päästövähennyspotentiaalissa nähtiin epävarmuuksia. Esimerkiksi ympärivuotisen pyöräilyn mittavaa kasvua epäiltiin, vaikka kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon panostettaisiin. Raideliikenteen kehittämisen osalta tuotiin esiin epäilyjä nopeiden raideliikenneyhteyksien rakentamisen todellisista päästövähennyksistä, kun uusia rataosuuksia rakennetaan ja nopeat junayhteydet palvelevat vain suuria kaupunkeja muiden asemien jäädessä rataosuuksien ulkopuolelle. Lisäksi matka-ajan arvioinnissa ei oteta huomioon viimeisten kilometrien matkaa (asemalta kotiin). Toisaalta joukkoliikenteen tulisi antaa aikakilpailua autoilun kanssa, jolloin siitä tulisi parempi vaihtoehto. Liikkumisen suunnitelmissa (työpaikkojen ja harrastusorganisaatioiden liikkumisen ohjaussuunnitelmat) nähtiin myös epävarmuuksia. Samoin etätyön päästövähennyspotentiaali nähtiin epävarmaksi ja pieneksi. Myös nopeusrajoitusten lisäämisen todennäköisyyttä epäiltiin.

Painotettiin hinnan merkitystä: vaihtoehtoiset liikkumisratkaisut otetaan käyttöön, jos ne ovat edullisia. Tässä syntyy myös mahdollisuus rebound-ilmiöön: säästetyt rahat käytetään muuhun. Myös uuden infrastruktuurin rakentamiseen liittyy epävarmuuksia, jos siitä syntyy päästöjä ja sen käyttöaste jää alhaiseksi. Olisi järkevää kannustaa ihmisiä käyttämään jo rakennettua infraa.

### **Poikkileikkaavien ohjauskeinojen potentiaali**

Tärkeimpänä poikkileikkaavana ohjauskeinona nostettiin esiin vähäpäästöistä kulutusta edistävän kaupunkirakenteen kehittäminen, joskin otsikko haluttiin muotoilla mieluummin kestävästä liikkumisesta edistävänä *yhdyskuntarakenteeksi*, jota pitäisi toteuttaa myös, tai erityisesti, kaupunkien ulkopuolella. Liikkumisesta koskevissa tutkimuksissa on havaittu, että pienissä aluekeskuksissa liikutaan kaikkein vähiten. Kyseessä ei ole niinkään uuden yhdyskuntarakenteen luominen, mikä ei ehtisi vaikuttaa päästöihin vuoteen 2035 mennessä. Ratkaisut liittyvät enemmänkin kattavan lähipalveluverkon ylläpitämiseen, esimerkiksi lähikoulujen säilyttämiseen, jotta asukkaiden ei tarvitsisi päivittäin liikkua autolla pitkiä matkoja. Myöskään katutilan uudelleenjako eri toimintojen kesken (eli autoilusta kevyeen liikenteeseen tai vaikkapa parkkipaikkojen ottaminen ravintolakäyttöön) ei edellytä suuriakaan infrastruktuuri-investointeja. Autoilusta tulisi tehdä epämiellyttävää ja muista vaihtoehdoista miellyttävämpää.

Myös mainonnan rajoittaminen sai kannatusta poikkileikkaavana ohjauskeinona, joka voisi vaikuttaa liikkumisen päästöihin. Tässä yhteydessä puhuttiin mainonnan kieltämisestä, mutta myös mainosverosta, joka voisi olla hyväksyttävämpi ja samalla tuoda valtiolle tuloja. Kohteeksi ehdotettiin lentomatkailun lisäksi myös automainonnan rajoittamista tai verottamista. Automainonta edistää autonomistusta, joka puolestaan edistää auton käyttöä erilaisilla matkoilla autoon sitoutuneiden kiinteiden kulujen kautta. Kuluttajille pitäisi antaa oikeaa tietoa auton omistamisen todellisista kustannuksista.

Myös henkilökohtainen hiilibudjetti ja päästökauppa nähtiin mahdollisuutena vähentää liikenteen päästöjä, vaikka sen toteuttaminen vaatii aikaa ja vaiheittaista sisäänajoa. Ohjauskeino voisi tuoda esiin esimerkiksi lentomatkojen suuret päästöt joidenkin kansalaisten henkilökohtaisessa päästöbudjetissa.

### **Kerrannaisvaikutukset: mitkä ohjauskeinot voivat lisätä toisten vaikuttavuutta**

Tuotiin esiin, että autoriippuvuutta vähentävillä toimilla voi olla kerrannaisvaikutuksia. Liikenne itsessään ei ole tarve, vaan liikkumistarve aiheutuu muista arjen toimista, kuten työhön, kouluun ja palveluihin pääsemisessä. Tästä näkökulmasta alueellisten ja paikallisten palveluverkkojen suunnittelu lähipalvelujen säilyttämiseksi ja jopa vahvistamiseksi voi olla tärkeä ohjauskeino. Suunnittelu edellyttää liikkumista aiheuttavien tarpeiden tunnistamisen.

Toinen keskeinen ohjauskeino, jolla on kerrannaisvaikutuksia, on liikkumisen kustannuksiin ja erityisesti kiinteisiin kustannuksiin vaikuttaminen. Liikkumisen korkea hinta vaikuttaa kaikkia ohjauskeinoja edistävästi. Lisäksi kiinteiden kulujen vaikutusta voitaisiin pyrkiä pienentämään pyrkiä vähentämällä autojen omistusta. Toisaalta esimerkiksi ehdotusta siitä, että autoilijat pakotetaan hankkimaan joukkoliikenteen kausilippu, esimerkiksi osana asukas pysäköintimaksua, pidettiin hyvänä ideana (myös, koska se vaikuttaa joukkoliikennepalvelujen rahoitukseen). Tätä pidettiin tärkeänä siksi, että sillä vaikutetaan liikkumisen kiinteihineluihin, jolloin joukkoliikennettä käytettäisiin enemmän, kun siitäkin aiheutuu kiinteitä kuluja. Keskustelua fasilitoivat Marja Salo (SYKE) ja Eva Heiskanen (HY), ja keskustelua kirjasi Taru Pyrhönen (HY).

## 2.3 Ruoka

Ruokaryhmässä keskustelimme epävarmuuksista, jotka liittyvät ehdotettujen ohjauskeinojen hyväksyttävyyteen ja toteutettavuuteen. Osallistajat esittelivät keskustelun aikana myös monia uusia jatkoehdotuksia ohjauskeinojen jalostamiseksi. Keskustelu ryhmässä oli intensiivistä, tasapuolista ja eri näkökulmia huomioivaa. Keskustelimme viidestä teemasta 1) ruoan verotus; 2) ruokasuositusten päivitys ja tietoperusta; 3) merkinnät kulutuksen ohjaajina; 4) valinta-arkkitehtuuri kulutuksen ohjaajana 5) kulttuurinen muutos. Tämän lisäksi keskustelimme poikkileikkaavissa keinoissa olevista viestinnän ja markkinoinnin keinoista.

Ruoanverotuksen osalta osallistajat pohtivat sekä verotuksen hyväksyttävyyttä että toteutettavuutta. Toteutettavuus nähtiin helpompana kuin hyväksyttävyyys. Osallistajat kuitenkin tunnistivat, että tällä hetkellä on paineita korottaa veroja ja VM on nostanut keskusteluun myös ruoan arvonlisäveron alennuksen poistamisen. Ruoan verotuksen nosto voi siten olla nyt hyväksyttävämpää ja erilaisia malleja tulisikin arvioida nyt aktiivisesti. On muistettava, että meillä on nyt kolme eri alv-kantaa 10%, 14% ja 24%, näiden välillä on valittava. Osallistajat korostivat, että mahdolliset alv-nostot tai poistot on mietittävä tarkkaan. Ryhmässä syntyi idea alv-poiston kohdentaminen korkean proteiinipitoisuuden kasvipohjaisille tuotteille. Näin vero olisi tarkkaan kohdennettu tiettyyn tuotekategoriaan, jota olisi syytä tukea ruokavaliomuutoksessa. Alv-poisto auttaisi näiden tuotteiden kilpailukyvyyn vahvistamista samalla ja tukisi nuoria ja opiskelijoita, jotka ovat näiden tuoteryhmien suurimpia kuluttajia. Verotusta suunniteltaessa on huomioitava myös mahdolliset haitalliset sosiaaliset vaikutukset esim. alemman tulotason kuluttajiin. Koska elintarvikkeita on paljon erilaisia, eri tuotekategorioissa, verotusmallien on tähdättävä yksinkertaisuuteen, jossa niillä halutaan vaikuttavuutta.

Kaikki osallistajat olivat sitä mieltä, että on jo korkea aika päivittää kansalliset ruokasuositukset kestäväää ruokavaliota tukemaan. Nyt ne laahaavat perässä. Hyvinvointi tulisi ruokasuosituksissa ymmärtää laajemmin; planetaarinen ruokavaliio voi toimia refenssinä, joka päivitettävä suomalaisiin oloihin. Keskustelimme myös siitä, miten ruokasuositusten vaikuttavuutta voisi lisätä. Keskustelussa nousi esiin kaksi asiaa 1) ravitsemussuositusten velvoittavuutta esim. julkisissa ruokapalveluissa voidaan lisätä. 2) Samaan aikaan ruokapalvelujen tilaajat tarvitsevat tukea hankintaa ja ruokapalvelujen tuottavat tarvitsevat tukea uusien reseptien kehittämiseen. Osaamista on kehitettävä molemmilla saroilla. Ruokapalvelujen kehittäminen tukee nuorten hyvinvointia ja on siten myös suora satsaus kansalaisten hyvinvointiin pitkällä aikavälillä. Osallistajat tunnistivat myös, että nuoret ovat monissa ruokavaliomuutoksissa edelläkävijöitä ja heitä tulisi tukea tässä myös yhteiskunnan puolelta.

Keskustelimme myös pitkään merkintöjen vaikuttavuudesta. Osallistajat pohtivat, että merkintöjä koskevat veloitteet vaikuttavat enemmän tuotantoon kuin kulutukseen. Kuluttajaviestinnän kannalta tärkeää on yksinkertaisuus ja selkeys. Liikennevalot ovat olleet toimiva malli muualla. Pohdimme myös paljon sitä mille kohderyhmälle merkinnät suunnataan. Osallistajat painottivat, että aktiivinen kuluttaja löytää kyllä omansa. Passiivisempaan kuluttajaryhmään vaikuttaminen on jatkossa tärkeämpää. Tämä kuluttajaryhmä saavutetaan juuri selkeillä ja yksinkertaisilla viesteillä, esim. hyllymerkinnöin. Tähän teemaan liittyi myös keskustelumme poikkileikkaavien keinojen viestinnällisistä keinoista. Pohdimme siinäkin kohdin, että kumpi on vaikuttavampaa kohdennettu some-vaikuttaminen vai yleinen kaikille suunnattu viestintäkampanja. Osallistajat korostivat, että kohdennettua vaikuttamista tehdään jo koko ajan kansalaisten omasta toimesta. Sitä vastoin koko kansalle suunnatut, yksinkertaiset yhteiset viestit puuttuvat 'viestintäkentästä'. Näitä yhteisiä viestejä tulisi nyt etsiä. Ruoan hävikkipampanjat ovat osittain onnistuneet tässä. Hävikin poistaminen on kuitenkin asia, joka ei ole pois keneltäkään. Vastaavia viestejä tulisi löytää myös kestävään ruokavaliion tueksi. Keskustelimme 'kohtuukäyttäjistä', tässä kohdin.

Osallistajat näkivät kauppojen valinta-arkkitehtuurin vaikuttavampana tapana vaikuttaa kuluttajien käyttäytymiseen kuin merkinnät ja tiedollisen ohjauksen. Se on myös kenttä, johon on hyvin vaikea vaikuttaa julkisella ohjauksella. Osallistajat pohtivatkin, että toimialan sopimukset (esim. Green Deal) voisivat olla se keino, jolla asiaa voitaisiin edistää alan sisällä. Kyseinen toimi oli mukana myös KULO:n ohjauskeinopaletissa, mutta sai aika kriittiset arviot vaikuttavuuden suhteen. Toimialan sopimukset toimivat etenkin silloin kun on olemassa kiristynvä regulaation uhka (esim. muovi). EU:ssa on ajettu vahvemmin vastuullisen yritystoiminnan Code of Conduct -ohjeistoa kylläkin vapaaehtoisuuteen perustuen. Ne kannustavat yrityksiä valitsemaan itselleen sopivia vastuullisuustekoja. Kestäväää ruokavaliota tukevat toimet tulisi saada vahvemmin tähän ajatteluun mukaan ruoka-alalla. Joillakin kauppaketjuilla on jo mainintoja asiasta vastuullisuusohjelmissaan; toimialan keskinäiset sopimukset voisivat vahvistaa tekemistä. Kaupan peruseriaatteisiin kuuluu asiakaslähtöisyys, asiakkaan hyvinvoinnin tukeminen tulisi nyt kääntää osaksi tätä toimintalogiikkaa. Osallistajat pohtivat myös verkkokaupan uutta toimintaympäristöä: algoritmeja voidaan soveltaa myös tuuppaukseen.

Viides iso teema, josta keskustelimme, oli kulttuurinen muutos, joka korostuu erityisesti ruoan kulutuksen ohjauksessa. Ehkä enemmän kuin muissa teemoissa. Osallistajat korostivat peruskoulun merkitystä osana kulttuurista muutosta. Kestävyyskasvatus on osa kansallista opetussuunnitelmaa, mutta se tulisi edelleen integroida ja konkretisoida osaksi koulukohtaisia opetussuunnitelmia, kotitalouteen ja terveysoppiin esim. Myös opettajien koulutus on tärkeää. Kotitalousopettajien koulutuksessa ympäristöasioita on edelleen hyvin vähän. Osallistajat korostivat myös harrastustoiminnan merkitystä. Urheiluseurat nostettiin erityisesti esiin, ruoka ja ravitsemus kuuluvat kiinteänä osana heidän toimintakenttäänsä. Tämä keskustelu nosti taas esiin nuorten merkityksen ruokavaliomuutoksessa. Osallistajat nostivat esiin, että muutoksessa syömisessä tapahtuvat usein



sukupolvittain. Nuoria on tuettava syömään kestävästi. Monet heistä ovat jo niitä muutoksen tekijöitä. Lopuksi huomautimme myös, että erot alueiden, koulutusryhmien ja sukupuolten välillä ovat edelleen suuret. Myös nuorten kohdalla.

Ruokaryhmään osallistui yhteensä kuusi henkilöä. Osallistujilla oli laajasti taustaa ruoan kulutuksen tutkimuksesta, esim. markkinoinnin, ohjauseinojen, käytäntöjen tutkimuksen ja innovaatiotutkimuksen saralta. Keskustelua luotsasivat Minna Kaljonen (SYKE) ja Merja Saarinen (LUKE).

## 2.4 Muu kulutus

Ryhmässä käytiin keskustelua tarpeesta laajempaan yhteiskunnalliseen muutokseen ja sen mahdollistavista ohjauseinoista. Tärkeäksi keinoksi nostettiin lapsiin ja nuoriin vaikuttaminen koulujärjestelmän kautta. Yleistä arvokasvatusta ja siinä ihmisen uudenlaista ja arvostavampaa suhdetta materiaan pidettiin tärkeänä siirryttäessä kiertotalouteen. Todettiin, että Suomen koulujen opetussuunnitelmat ovat kunnianhimoisia ja siellä on mukana kestävyyskasvatusta, mutta ongelma on, että ne eivät usein toteudu koska opettajat voivat toteuttaa niitä vapaaehtoisesti. Esimerkiksi opetussuunnitelmassa on mainittu korjaustaitojen opetuksesta, mutta niitä opetetaan käytännössä harvoin. Tarvittaisiin myös kestävyysteemoihin liittyvää täydennyskoulutusta, koska sitä ei ole tarjolla. Olisi hyvä myös arvioida, mikä on kansalaisten osaamisen riittävä taso, johon voidaan pyrkiä. Kouluissa on myös puutetta selkeästä opetusmateriaalista, esimerkiksi kiertotaloutta kuvaavaa jätehierarkiaa ei opeteta kouluissa. Kestävyyskasvatuksen kannalta kriittinen on 14–18-vuoden ikävaihe, jolloin nuori etsii omaa identiteettiä. Koska nuorisokulttuuri on digitaalista, voisi olla toimivaa rakentaa yhteistyötä digitaalisten palvelujen kanssa, tieto voisi olla pelimuotoista. Koulumaailma voisi ympäristönä normalisoida kestävyysajattelua: siellä voisi tarjota vain kasvisruokaa ja käytössä voisi olla koulupuvut. Kulutustaidot voisivat sisältyä opettajien peruskoulutukseen esim. ammatillisiksi opettajiksi. Kulutustaitojen omaksumista voisi edellyttää myös digitaalisten palvelujen tuottajilta.

Keskustelijoiden mielestä ohjauseinoissa on tärkeää huomioida kansalaisten monet roolit kuluttajuuden lisäksi kuten kansalaisen ja työntekijän roolit. On tärkeää pohtia, miten edistää kestävyys siirtymää tukevia työmarkkinoita eli minkälaisia työpaikkoja tarvitaan ja minkälaisia ei. Ongelmalliseksi koettiin se, että kierrätyskaupat eivät saa enää tukea työttömien työllistämiseen. Ylipäätään interventiot työelämässä puuttuvat. Ohjenuorana voisi toimia ”universal basic services” - käsite (ks. ORSI-hanke), jonka avulla voidaan erottaa välttämättömät tavarat ja palvelut ei-välttämättömistä sekä tunnistaa, minkälaisia työtä tarvitaan kestävyysmurroksessa. Esille nostettiin myös vaikuttaminen kansalaisyhteiskunnan järjestöjen kautta (”Suomi on järjestöjen maa”) sekä kaupunkirakenteeseen liittyvä kehittämissuunnitelma (esim. monilokeropakko jätteille).

Korjaamisen edistämistä ja helpottamista pidettiin hyvin tärkeänä. Korjaamiseen liittyen on tärkeää erottaa tekstiilien vs. elektroniikan korjaus. Elektroniikan korjaukseen mainittiin takuuseen ja varaosiin liittyvät ongelmat. Tuotetakuuseen liittyy velvoite käyttää tiettyjä korjauspalveluja, mikä on ongelmallista. On keskusteltu takuuajan pidentämisestä kolmeen vuoteen, mitä pidettiin liian lyhyenä. Elektroniikan varaosat ovat merkkikohtaisia, niiden saatavuus voi olla hyvin rajallinen ja eri merkkien osilla ei voi korvata toisiaan. Korjaamiseen liittyen keskustelua käytiin vilkkaasti myös arvonnalisäverosta (ALV). ALV:n poistaminen korjauspalveluilta auttaisi paljon, ja siihen pitäisi sisällyttää myös elektroniikan korjauspalvelut. Esitettiin, että suurimmat ALV:n alennukset tulisi kohdistaa korjaukseen, kierrätykseen ja hävikkiin liittyviin palveluihin, kun taas muiden palvelujen ALV:ia voisi nostaa. Voi olla, että ALV:n alennus ei näy palvelujen hintojen laskuna, mutta alennus kuitenkin lisääisi

tietoisuutta ja näiden palvelujen työllistävä vaikutus parantuisi niiden muuttuessa kannattavammiksi. Älypuhelimissa on ongelma, että tietyn ajanjakson jälkeen puhelin ei ota enää vastaan uusia sovelluksia ja päivityksiä, jolloin puhelin muuttuu vähitellen käyttökelttomaksi. Tähän ongelmaan voisi vaikuttaa tuontikielloilla niin, että ei tuoda Suomeen kännyköitä, joita ei pysty päivittämään (kuten Fairphone).

Keskusteltiin myös erilaisista ohjauskeinoin liittyvistä jaotteluista. Ohjauskeinot olisi hyvä jakaa a) niihin, jotka kohdistuvat toimenpiteisiin, jotka tapahtuvat ilman että kuluttajan tarvitsee tehdä yhtään mitään (esim. olosuhteiden muutos ekosuunnittelulla) sekä b) niihin, joiden odotetaan tuottavaan käyttäytymismuutoksia. Tätä jaottelua pidettiin tärkeänä, koska jälkimmäisiin liittyy todennäköisesti enemmän epävarmuuksia. Tähän kysymykseen liittyi myös pohdinta, kuinka paljon voidaan laittaa kuluttajien harteille vs. EU:n harteille, ja mistä muutoksista tällöin puhutaan. Esille nostettiin myös ohjauskeinojen keskinäiset riippuvuussuhteet: onko esimerkiksi järkevää tai kannattavaa korjata tavaroita, jos materiaalien ja tavaroiden kestävyttä ei ensin saada parannettua.

Ryhmässä keskusteltiin myös EU-lainsäädännöstä, jonka asema muiden tavaroiden ja palvelujen päästöjen vähentäjänä koettiin hyvin tärkeäksi. Pohdittiin, onko EU-lainsäädäntö kuitenkaan riittävän voimakasta ja ajantasaista. Riskinä voi olla, että EU-lainsäädäntö valmistuu hitaammin kuin kansallinen käytäntö, minkä johdosta vaikuttavuus voi jäädä pieneksi. Ongelmaksi voi myös nousta se, missä määrin säädökset voidaan tulkita kilpailun estämiseksi. Takuuasiat pitäisi ratkaista EU-tasolla: joskus aikaisemmin tavaroille annettiin elinikäisiä takuita, mutta nykyinen lainsäädäntö estää pidempien takuiden myöntämisen. Keskustelua fasilitoivat Annukka Vainio (HY) ja Laura Salmivaara (HY).

## 2.5 Yhteiskeskustelu teemaryhmien havainnoista

Asumista koskevasta yleiskeskustelussa nostettiin esiin tärkeänä kysymyksenä uudisrakentamisen tahti verrattuna mahdollisuuteen säilyttää vanha rakennus. Todettiin, että vanhan säilyttäminen ja korjaaminen voisivat vähentää päästöjä uusien rakennusten rakentamiseen verrattuna, joten tulisi selvittää kannattaisiko ohjausta suunnata säilyttämiseen ja korjaamiseen. Liikkumista koskevassa yleiskeskustelussa nostettiin esiin seuraavat kysymykset. Ohjauskeinoja suunniteltaessa tulisi huomioida logistiikan vaikutus palveluverkkoon ja sitä kautta arkiseen liikkumiseen. Perusurassa tulisi ottaa huomioon myös väestön ikääntymisen vaikutus liikkumiseen: ikääntyvät eivät liiku yhtä paljon kuin nuoremmat. Uutena ohjauskeinona ehdotettiin progressiivista liikenteen verotusta.

Yleiskeskustelussa ruokaan liittyen ehdotettiin, että kasvisproteiinien käyttäjäkuntaa voitaisiin kasvattaa, mikäli kaupoissa järjestettäisiin organisoitua maistelua. Lisäksi vahvistettiin, että joukkoruokailu on mukana ohjauskeinojen tarkasteluissa. Keskusteltiin, voisiko ravitsemussuositusten velvoittavuutta vahvistaa ja tukea ruokapalveluja ravitsemussuositusten soveltamisessa. Myös verotuksen mahdollisuudet herättivät kiinnostusta. Todettiin, että hyviä malleja terveysperusteisista veroista voisi löytyä muista EU-maista. Kerrottiin, että verotusta selvitetään erillisessä VN TEAS-hankeessa, jonka kanssa KULO-hanke on yhteistyössä. Keskustelussa tuotiin esiin myös, että kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi tulisi ottaa huomioon myös erilaisten ruokavalioiden vaikutukset biodiversiteettiin, ja tuoda esiin, mikäli kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen aiheuttaa negatiivisia biodiversiteettivaikutuksia.

Keskustelussa muusta kulutuksesta tuotiin esille useita laajoja kokonaisuuksia. Todettiin, että KULO:ssa tarkastelluissa ohjauskeinoissa ajateltiin kapeasti ihmistä kuluttajana. Toinen vaihtoehto olisi tarkastella vaikutuksia työelämään: miten tukea työpaikkoja, joita tarvitaan kestävässä

yhteiskunnassa? Painotettiin korjauspalvelujen kysynnän vahvistamisen ja korjaamisen opettamisen yhteyttä. Tähän pitäisi vaikuttaa järjestöjen kautta. Kaivattiin myös spesifisyyttä sen suhteen, mistä tuoteryhmästä on kyse, kun puhutaan korjaamisen tukemisesta. Lisäksi korostettiin disinformaatiota vastaan taistelemista. Vaikka sanotaan, että informaatiota on runsaasti tarjolla, ei se ole helposti kaikkien saatavilla, vaan liikkeellä on paljon disinformaatiota. Tarvitaan kasvatukselle ja koulutukselle suunnattua informaatiota, joka on selkeää, paikkansapitävää ja helposti kouluille käytettävää.

Todettiin, että EU:n kautta vaikutetaan hitaammin kuin kansallisen politiikan kautta, joten kansallisiakin toimia ja edelläkävijyyttä tarvitaan. Esimerkiksi EU-tason kehitys digitaalisen tuotepassin vaatimiseksi herätti keskustelua siitä, mitä Suomessa tehdään asian edistämiseksi. Pohdittiin pitäisikö tuotepassia kehittää proaktiivisemmin eikä vaan ihmetellä, että jotain tipahtaa. Kyseessä voisi olla sektori, joka loisi mahdollisuuksia uusille liiketoimintamalleille, joita Suomessa voitaisiin edistää? Tuotiin esiin, että disinformaation torjunnan, digitaalisten palvelujen ja sosiaaliset innovaatioiden edistämisen pitäisi olla jo käynnissä Suomessa.

Informaation merkityksestä esitettiin myös epäilevä kanta. Maailma on pullollaan informaatiota, eivätkä aivot pysty tekemään kuin rajatun määrän valintoja päivässä. Kaupoissa on 20 000 tuotetta, joista pitäisi valita työpäivän jälkeen. Siksi ihmiset valitsevat markkinoiden tarjoamia asioita. Informaation ja ympäristön kannalta huonojen helppojen valintojen kognitiivisesta dissonanssista päästäisiin, jos julkinen ohjaus keskittyisi poistamaan markkinoilta huonoja valintoja.

Käytiin keskustelua kohtuullisuuden tarpeesta ja toisaalta siitä, että käsitykset kohtuullisuudesta ovat ajassa muuttuvia. Keskusteltiin siitä, mitä vauraat tekevät, elleivät kuluta (mihin rahat sitten käytetään?). Kysyttiin myös, miten yhteiskunnassa muodostetaan näkemys kohtuullisuudesta, ja miten kulutuksen kohtuullistamisen seuraukset ratkotaan yhteiskunnassa? Ehdotettiin, että kohtuullistaminen tulisi kehystää uudella tavalla. Yhteiskuntamme edellyttää yhä enemmän kulutusta ja sen rahoittamiseksi yhä enemmän työntekoa ja ansioita. Tutkimusten mukaan ihmiset kuitenkin haluaisivat enemmän vapaa-aikaa. Kohtuullistaminen kannattaisikin kehystää kulutuksen rajoittamisen sijaan vapaa-ajan ”ostamisena”. Lopuksi tuotiin esille, että elinkaarisiin päästöihin perustuva kulutusvero, kiertotalouteen siirtyminen, kaupunkirakenteen kehittäminen sekä mainonnan kieltäminen olisivat vaikuttavia poikkileikkaavia ohjauskeinoja yllä kuvattuun tilanteeseen.

Poikkileikkaavista ohjauskeinoista keskusteluun teemaryhmissä oli jäänyt vähemmän aikaa, koska teemoittaisista aiheista olisi ollut vieläkin enemmän keskusteltavaa. Useassa teemaryhmässä oleellisena poikkileikkaavana ohjauskeinona pidettiin kaupunkirakenteen (yhdyskuntarakenteen) ohjausta. Koettiin, että ohjauksessa tulisi huomioida eri alueiden ja pienempienkin paikkakuntien haasteet. Nostettiin esille sitä, että mikäli kaupunkirakenne on toimiva ja kestävä, kotitalouksien arki sujuu, mikä voi johtaa kulutuksen vähenemiseen.

Poikkileikkaavista ohjauskeinoista viestintä oli noussut esiin useammassa teemaryhmässä toimivana ohjauskeinona. Viestinnän ja markkinoinnin keinot nostettiin tärkeiksi ja yhteisesti keskusteltiin siitä, löytyykö yhtä yhteistä viestiä, joka voisi tavoittaa kansan suvia rivejä, tällä hetkellä viestit löytyvät ihmisten omista kuplista. Mainontaan liittyvän ohjauksen toimivuudesta nostettiin esimerkkinä tupakoinnin mainonta, jota ei enää ole. Yhteiskeskustelussa nostettiin esille mainonnan rajoittaminen ja ehdotettiin esimerkkinä automainosten veroa ja niistä saadun rahan ohjaamista kestäväan kehitykseen. Keskustelua veti Kaisa Matschoss (HY).

### 3 70%-vähennystavoitteen saavuttaminen

Ensimmäisessä osassa pienryhmätyöskentelyä tehtävänä oli ideoida, eli pohtia poikkileikkaavien potentiaalia, uusia ohjauskeinoja, tai tapoja vahvistaa jo ehdotettujen ohjauskeinojen vaikutusta. Keskustelua ohjaavia kysymyksiä olivat:

- Minkälaisena pidät poikkileikkaavien ohjauskeinojen potentiaalia?
- Millaisia tapoja voisi olla vahvistaa jo ehdotettujen ohjauskeinojen vaikutusta?
- Tuleeko mieleesi uusia entistä tehokkaampia ohjauskeinoja?
- Puuttuuko mielestänne joku kulutusmuutos?

Keskustelun päätteeksi osallistujat äänestivät esitetyistä keinoista tärkeimpiä suhteessa päästövähennyspotentiaaliin. Ryhmien vaihtuessa, uusien ryhmän osallistujien tehtävänä oli täydentää aiemman ryhmän keskustelua ja priorisoida esitettyjä keinoja suhteessa päästövähennyspotentiaaliin. Keskustelu toteutettiin kahdessa osassa, samojen kysymysten parissa. Toisella ryhmällä oli nähtävissä ensimmäisen ryhmän keskustelusta koostetut nostot.

#### 3.1 Ensimmäinen ryhmä

Kysymykseen minkälaisena pidät poikkileikkaavien ohjauskeinojen potentiaalia, tuotiin esiin kysymys jatkuvan kasvun odotuksesta. Lisäksi pohdittiin, mikä on kulutuksen saturaatiopiste ja onko sitä ylipäättänsä. Hyvin vauraiden henkilöiden esim. televisiossa monissa ohjelmissa esitetty elämäntapa jossa esitellään suuria kotitaloja, veneitä, autoja, jopa lentokoneita, ja päivittäistä shoppailua – luoko se esikuvia kulutukselle? Lainsäädännön jo mahdollistamaa mainonnan ja ympäristövääntämien epäasiallisuuden rajoittamista tulisi käyttää hyväksi, mm. valituksin viranomaiselle (KKV). Keskustelussa nousi esiin myös työaika ja erityisesti osa-aikatyön ja kokoaikatyön merkitys kuluttamiseen. Todettiin, että osa-aikatyö on toisinaan yhteiskunnallisesti mahdotonta ja kokoaikatyö nähdään normina. Nostettiin hyvänä esimerkkinä Ruotsin malli osa-aika työskentelyyn. Osa-aikatyötä tulee tarkastella myös toiselta kannalta, jossa osa-aikaisia on runsaasti vasten tahtoaan (ravintolat & kauppa).

Keskusteluissa nostettiin esille kotien ja kiinteistöjen merkitykset ja esimerkiksi tunnesiteet. Puhuttiin myös positiivisuuden kautta tapahtuvasta ohjauksesta ja siitä, että ihmisten tulisi itse pohtia kulutustaan. Lisäksi tulisi välttää polarisaatiota. Lopuksi tuotiin esille vielä tukien merkitys. Tuet vaikuttavat, mutta toisaalta maksavat paljon. Tukea tulisi olla enemmän siihen, että ihmiset luopuisivat esimerkiksi öljylämmityksestä.

Keskustelussa kysyttiin myös, millaisilla tavoilla voidaan vahvistaa jo ehdotettujen ohjauskeinojen vaikutusta? Henkilökohtaisen päästökaupan ajattelussa olisi päästävä pidemmälle, miten määritellään kaiken kuluttamisen päästöt? Todettiin, että käytännön toteuttaminen voi olla vaikeaa. Ehdotettiin henkilökohtaista päästökauppaa, joka keskittyisi aluksi asumiseen ja liikkumiseen joiden päästöistä suuri osa pystytään määrittämään suhteellisen helposti - ehdotus sai runsaasti ääniä. Lisäksi ääniä sai verotus ja malli veron päästöpuhjan määrittämiseksi. Puhuttiin myös tuotteisiin vaikuttamisesta ja esiin nostettiin ekodesign-vaatimukset, jotka ovat laajentumassa uusiin tuoteryhmiin ja sisältävät nyt sekä elinkaarisesta näkökulmasta että kiertotalouden vahvistamisen. Kiertotalouden uudet liiketoimintamallit, TKI-ohjelmat, tuotteiden pitkäikäisyyden parantaminen ja ALV:n poisto korjauspalveluilta vähentäisivät tarvetta uusien tuotteiden valmistamiseen. Nostettiin myös esiin tuotteen hiilijalanjäljen ja valmistusmaan välinen yhteys (johon on kehitetty ratkaisuksi mm. EU:n hiililitullia, joka tosin aluksi kohdistuu välituotteisiin eli mm. teräkseen ja sementtiin). Vahvistavaksi keinoksi ehdotettiin elinkaaristen päästöverojen kohdistamista tiettyihin tuotteisiin. Tähän lisättiin,

että täsmäveroissa on aina rebound huomioitavana. Pohdittiin myös lentoliikenteen merkitystä ja sen sääntelyn kiristämistä. Lentoliikenteen maksuihin ja hintoihin ehdotettiin korotusta (veroa). Vahvistaviin tapoihin liittyen keskusteltiin myös ruoasta ja maatalouspolitiikasta sekä näiden yhteyksistä ja ristiriidoista. Ruoan tuotanto ja maatalous tulee kytkeä toisiinsa. Tämä sai myös useamman äänen.

Keskustelussa haluttiin nostaa esille myös uusia ohjauskeinoja, joista ei oltu vielä puhuttu. Tähän ehdotettiin vihreää sijoittamista ja pohdittiin, miten siihen voitaisiin kannustaa. Keskusteluissa nousi esille myös korotettu kiinteistövero asunnoista jotka ovat tyhjillään tai joissa ei ole vakituista asujaa (ovat siis esim. vapaa-ajan asuntoja). Pohdittiin myös kiinteistöveron ja asumisväljyyden mahdollista yhteyttä. Uutena ohjauskeinona ehdotettiin suurien asuntojen /talojen progressiivista verotusta. Pohdittiin myös kaavoituksen merkitystä ja mahdollisuutta ohjata kaavoituksella pienempiä taloja ja asuntoja taloihin sekä muuntojoustavuutta. Lisäksi pohdittiin, kuinka hyvillä paikoilla olevien tyhjät asunnot saataisiin käyttöön.

### 3.2 Toinen ryhmä

Toiseen ryhmään osallistui osittain samoja henkilöitä kuin ensimmäiseen ryhmään. Poikkileikkaavien ohjauskeinojen potentiaalia pohdittaessa, esiin nousi kysymys siitä, tavoitellaanko KULO-hankkeessa ns. kohtuutaloutta ja kulutuksen vähentämistä? Tähän vastauksena nostettiin esiin kolme mahdollista lähestymistapaa pienentää hiilijalanjälkeä: 1) vähentää kulutusta, 2) suunnata kulutusta tuoteryhmiin joiden päästöintensiteetti on pienempi, ja 3) pienentää tuotannon päästöintensiteettiä niin että markkinoilla valittavissa olevat tuotteet ovat vähäpäästöisempiä. Hankkeessa huomioidaan kaikki nämä tulokulmat.

Keskustelussa pohdittiin, pitäisikö kuluttaa talouden vuoksi vai jättää kuluttamatta ympäristön vuoksi? Huomautettiin, että ei ole näyttöä siitä, että olisi olemassa talouskasvua, joka ei olisi kytketty päästöihin (ei siis täydellistä irtikytkentää). Eri ammattiryhmien ja tuloluokkien mahdollisuus vähentää työtä puhutti. Todettiin, että hyvin koulutettujen odotetaan tekevän paljon töitä, eikä vapaaseen ole siten aina mahdollisuutta, kun taas pienituloisilla se on taloudellisesti mahdotonta. Pohdittiin myös ikääntyvän väestön vaikutusta päästöihin. Tuotiin esiin Liisa Uusitalon ajatus siitä, että tehokkaita ovat lait, jotka koskevat kaikkia.

Uusia ohjauskeinoja ehdotettiin myös toisessa ryhmässä. Esiin nostettiin kulutus päästöille asetettava tavoitetaso, backcasting-menetelmän käyttöönotto sekä ikääntyneiden asumisen polku ja sen vaikutus tyhjillä oleviin asuntoihin. Ikääntyneiden asumiseen tarvittaisiin lisäksi usean tahon yhteistoimintaa.

Vahvistaviksi keinoiksi ehdotettiin budjettien määrittely kulutuskäytävien mukaan. Lisäksi mainittiin poluttaminen, ja tavoite kohti esimerkiksi päästökauppaa. Pohdittiin myös ihmisten ymmärrystä ohjauskeinojen vaikutusmekanismeista. Tulisi olla myös aktiivinen kansalaisyhteisö, joka on tietoinen näistä. Tuotiin esille, että tarvitaan erilaisia keinoja/liikkeitä, jotka vaikuttavat kestävään ruokavalioon siirtymisessä, kuten esimerkiksi somevaikuttajia, ympäristöliikkeitä, Marttoja jne.

Osana ryhmätyötä osallistujia pyydettiin tarroin äänestämään yhteiselle fläppitalulle koottuja ideoita (kaksi ääntä per osallistuja per keskustelukierros). Kolme eniten kannatusta saanutta keinoa/ehdotusta olivat: Henkilökohtaisen päästökaupan kehittäminen/toteutettavuuden haasteiden ratkominen; ruoan kulutuksen ja maatalouspolitiikan yhteyksien hahmottaminen ja ristiriitojen ratkominen; verotus ohjauskeinona ja verotuksen päästötietopohjan määrittämisen haasteiden ratkominen.

Keskustelun lopussa projektiryhmän jäsen esitti ehdotuksen kulutuksen päästöpolun määrittämistä vuodelle 2035 jo asetetun tavoitetason (50 %) mukaan, ja taloudellisen ohjauksen käyttämistä mikäli tavoiteuralla ei pysyttäisi. Tällöin automaattisesti nostettaisiin tuloverotuksen progressiota ja yleistä arvonlisäveroa, niin että niillä kerättävä rahamäärä vastaisi ylittynyttä päästömäärää (tietyllä päästön hinnalla). Siten yhteiskunnalla olisi palautejärjestelmä (feedback) kulutuksen päästöjen ja kulutukseen käytettävissä olevan rahamäärän välillä. Tästä ei ryhmässä ennätetty kuitenkaan laajemmin enää keskustella. Keskustelua ohjasivat Marja Salo (SYKE) ja Taru Pyrhönen (HY).

## 4 Keskustelu Delfoi-kierrosten suurimmista erimielisyyksistä

Tässä ryhmässä keskusteltiin Delfoi-prosessissa esiin tulleista keskeisistä erimielisyyksistä siihen vastanneiden asiantuntijoiden kesken. Tavoitteena oli tunnistaa, onko osa erimielisyyksistä sellaisia, jotka voisivat ratketa tekemällä lisää tutkimusta. Toisaalta tavoitteena oli myös tunnistaa, ovatko jotkut erimielisyydet luonteeltaan fundamentaalisia ja maailmankuvallisia erimielisyyksiä, ja miten näistä olisi kommunikoitava päätöksentekijöille. Osallistujille oli jaettu taustamateriaaliksi kaksi dokumenttia: esimerkkejä ohjauskeinoista, joista asiantuntijat olivat erityisen erimielisiä sekä kooste ohjauskeinojen hyväksyttävyyttä ja toteutettavuutta koskevista keskeisistä kommentteista (ks. Liite 2 ja 3). Keskusteluun osallistui kaksi osittain eri ryhmää tutkijoita ja asiantuntijoita: tässä molemmat keskustelut raportoidaan yhdessä. Ensin raportoidaan tehtävänannosta ja erimielisyyden luonteesta käytyä keskustelua, sitten tuodaan esiin aitoja ohjauskeinojen vaikuttavuutta ja hyväksyttävyyttä koskevia erimielisyyksiä. Näitä pohditaan toisaalta perustavanlaatuisen maailmankuvaan liittyvien kysymysten, toisaalta konkreettisten tutkimusehdotusten kautta. Lopuksi esitetään keskustelussa esiin noussut ehdotus kokeiluista mahdollisuutena valaista useita erityyppisiä kysymyksiä samalla kertaa.

### 4.1 Keskustelua tehtävänannosta: ovatko kyseessä aidot erimielisyydet?

Käytiin aluksi keskustelua siitä, miten vaikuttavuus ja hyväksyttävyys määritellään. Tuotiin esiin, että demokratiassa kansalaisten eli äänestäjien hyväksyntä on tarpeen. Toisaalta kommentoitiin, että olisi parempi puhua tavallisten kansalaisten toimijuudesta kuin passiivisesta hyväksynnästä. Lisäksi päätöksenteon kannalta keskeistä on vaikuttavuus (mieluiten kustannusvaikuttavuus), koska nykyään ollaan menossa vaikuttavuusperustaiseen ohjaukseen.

Lisäksi keskusteltiin tehtävänantoon rakennetusta dikotomiasta empiiristen tutkimuskysymysten ja perustavanlaatuisen maailmankatsomuserojen välillä. Todettiin että lisätutkimusta vs. maailmankatsomusta ei voida asettaa vastakkain, aina tarvitaan lisätutkimusta ja tutkimusta värittävät aina tietyt maailmankuvalliset premissit. Esimerkiksi valtionhallinnon näkökulmasta kommentoitiin, että vaikka tietoa tarvitaan, niin päätökset valtionhallinnossa ja kunnissa perustuvat aina arvoihin. Tästä ei päästä mitenkään, vaan asia on tehtävä näkyväksi, koska moniin ongelmiin on useita ratkaisuja.

Tuotiin myös esiin, että osa erimielisyyksistä saattaa olla näennäisiä. Esimerkiksi joidenkin ehdotusten muotoilu, kuten ”pakottaminen”, saattaa nostaa vastarintaa ja vaikuttaa siihen, miten ohjauskeinoa arvioidaan. Tutkijan näkökulmaan ja painotuksiin vaikuttaa myös, millä alalla hän toimii ja mitkä asiat hän tuntee hyvin. Lisäksi pohdittiin sitä, millä aikajänteellä ohjauskeinojen vaikuttavuutta on tarkasteltu. Esimerkiksi sähköautojen lisäämiseen suunnattujen keinojen vaikutukset saattavat kadota markkinoiden kehitykseen, jos oletetaan, että noin 10 vuoden päästä liikenteessä on vain sähköautoja.

Erimielisyyttä voi syntyä myös oletuksista, esimerkiksi siitä, mikä on ”normaaliaika” ja mikä on ”poikkeusaika” (esim. edustivatko nollakorot normaalia aikaa). Toisena esimerkkinä mainittiin nopeusrajoitusten laskeminen: nyt siitä saataisiin isommat hyödyt kuin myöhemmin, kun polttoaineiden hinnat eivät ole yhtä suuren huomion kohteena. Lisäksi ohjauskeinojen tärkeyden arviointiin on voinut vaikuttaa ihmisten erilainen suhtautuminen julkiseen ohjaukseen. Jotkut ovat saattaneet arvioida keinoja siten, että vaikuttavuudeltaan vähäisiä keinoja ei ole pidetty tärkeinä, vaikka ne olisivat sinänsä hyvä.

Todettiin myös, että näennäisiä erimielisyyksiä voi syntyä siitä, että ohjauskeinoja on arvioitu toisistaan erillään. Argumentoitiin, että ohjauskeinoja on tarpeen tarkastella kokonaisuutena:

- Jos katsotaan yksittäisiä keinoja kerrallaan, niin se rajoittaa näkökulmaa, koska ongelmaa ei ratkaista yksittäisellä keinolla vaan keinojen kokonaisuudella.
- Ongelmiin ei yleensä löydy yhtä oikeaa ohjauskeinoa tai ratkaisua. On tärkeää pohtia, miten mahdollistaa monia hyviä ratkaisuja. Tässä on kyse joustavuudesta kansalaisten kannalta.
- Jokin keino voi yksinään vaikuttaa ponnettomalta, kuten vapaaehtoiset sopimukset. Toisaalta, jos halutaan vaikuttaa vähittäiskaupan valinta-arkkitehtuuriin, sitä ei voida tehdä julkisella ohjauksella mutta tämä keino voisi olla osa laajempaa systeemisen ohjauksen kokonaisuutta.
- Olisi löydettävä kuhunkin tilanteeseen sopivia vaikuttavia menetelmiä, jotka myös onnistutaan kehystämään sopivalla tavalla: esimerkiksi termi ”pakottaminen” voi nostaa vastarintaa.
- Esimerkkinä kokonaisuuteen asettamisen tarpeesta nostettiin esiin ohjauskeino ”asukkaiden ja yhteisöjen oman aktiivisuuden kannattaminen”. Todettiin, että olisi tunnistettava mikä on sen rooli: onko se osa kuluttajakulttuurin ja kansalaisten toimijuuden muutosta ja tukevatko sitä korjattavaksi suunnitellut tuotteet? Tässä esimerkissä voisi rohkeasti miettiä miten voisi aktivoida kuluttajia palvelujen käyttäjäksi, mikä ei onnistu ilman tuotesuunnittelua ja korjauspalveluja.

## 4.2 Aitoja vaikuttavuutta ja hyväksyttävyyttä koskevia epävarmuuksia

Tuotiin esiin, että aitoja epävarmuuksia liittyy sellaisten ohjauskeinojen vaikutuksiin, jotka saattavat ohjata keskenään erilaisiin vaihtoehtoisin käyttäytymismuutoksiin. On empiirinen kysymys, lisääkö ohjauskeino toivottua käyttäytymistä vai päinvastoin, esimerkiksi minkälaisia kulutusmuutoksia aiheuttaa verotuksen muutoksista. Esimerkkinä esitettiin sähköpotkulaudat, jotka ovat vähentäneet kävelyä mutta eivät autoilua.

Kriittisiä näkemyksiä joihinkin ohjauskeinoihin perusteltiin keinojen suhteellisuudella siihen nähden, mitä niillä tavoitellaan. Esimerkiksi ehdotus maksimitulon asettamisesta herätti paljon keskustelua. Argumentoitiin esimerkiksi, että maksimitulon asettaminen on melko radikaali toimi eivätkä tulot eivät suoraan ole haitaksi ympäristölle. Tästä keskusteltiin: joidenkin mukaan suurituloisin osuus kuluttajista aiheuttaa suhteettomasti hiilipäästöjä ja olisi taatusti vaikuttava ohjauskeino. Perusteluna tälle ohjauskeinolle on, että kulutuksen kasvu tulojen myötä on massiivinen ongelma. Todettiin, että maksimipalkkaideassa sama logiikka kuin progressiivisessa verotuksessa. Toisaalta tuotiin esiin, että helpommin puututaan yksilön perusoikeuksien toteutumiseen kuin laajemman yritysmaailman ohjaamiseen, vaikka päinvastainkin ajattelu olisi perusteltua. Pohdittiin myös sitä, miksi maksimitulo herättää enemmistössä vastustusta. Ohjauskeino vaikuttaisi vain 10% yhteiskunnasta, mutta se todennäköisesti kehystetään tietyllä tavalla mediassa, joka edustaa valtaeliittiä. Joku esitti, että maksimitulon asettamisesta on melko turha keskustella, koska se ei tule saamaan hyväksyntää. Pohdittiin, miten kehystää kulutuksen vähentäminen niin, ettei kyseessä ole uhrautuminen.

Huoneistokohtainen laskutus oli toinen aihe, josta ei päästy yksimielisyyteen. Esitettiin, että se on absurdia ja lisää ristiriitoja. Toiset taas halusivat kokeilla sitä ja katsoa, mitä laskutuksesta seuraa. Pohdittiin, onko asunto ihmisille enemmän kuin hotellihuone, jolloin vaikuttaminen siirtyy heiltä pois kiinteistön ylläpitoon, jolloin asukkaille voisi myydä asumispalvelua.

Keskustelussa tuotiin esiin, että ohjauskeinojen hyväksyttävyydelle ei ole yksiselitteistä määritelmää tai mittaria. Usein sillä viitataan mielipidetiedusteluihin tai sosiaalisessa mediassa käytyyn keskusteluun, mutta ohjauksen hyväksyttävyys on ajassa muuttuva ilmiö, jota on syytä tarkastella monesta näkökulmasta. Tällöin paras tapa tutkia hyväksyttävyyttä saattaisi olla luonnollisten vertailukohteiden etsiminen sekä analogioiden hakeminen muista maista. Analogiana tuotiin esiin, miten paljon liikennepolitiikassa rajoitetaan ihmisten vapaata tahtoa liikenneturvallisuuden takia. Emme ole lähelläkään sitä ihmisten hiilidioksidipäästöjen rajoittamisessa, liikennekuolemat vähenneet tuhannesosaan koska on paljon sääntelyä ja infraa, eli liikennepolitiikkaa voisi käyttää esimerkkinä siitä, miten hyväksyttävyys kehittyy ajassa. Toisena esimerkkinä tuotiin esiin pelikoneiden poisto kaupoista.

Kaikkiaan todettiin, että enemmän voisi olla tutkimusta onnistuneista muutoksista, eli siitä, miten isompi muutos tapahtui hyödyntäen analogioita ja tarkastellen yhteiskunnallisen ilmapiirin muutokseen vaikuttavia samanaikaisia eri tasoilla toimivia vaikuttimia. Lisäksi katsottiin, että tämänhetkinen kriisimaailma avaa mahdollisuuden muutokselle, josta tutkijoiden olisi otettava koppi.

Esitettiin, että yhteiskunnallisia kiistoja ei pitäisi pelätä liikaa: erimielisyys ja keskustelu on elinehto sille, että joku asia voi muuttua. Esimerkiksi esitettiin se, että tupakoinnissa on ollut paljon sääntelyä ja uuden tiedon tuottamista kansalaisille; tästä voidaan vetää päätelmiä myös punaisen lihan suhteen, jos vain pystytään tuottamaan sääntelykeinoja lihan suhteen samalla kun se yhdistetään tiedontuotantoon. Tällaiset asiat kuitenkin muuttuvat suhteellisen hitaasti: ei voi odottaa, että muutos tapahtuisi kahdessa vuodessa.

### 4.3 Perustavanlaatuisia kysymyksiä ja erimielisyyksiä

Perustavanlaatuisia kysymyksiä liittyy siihen, miten paljon painotetaan päästövähennyksiä, miten paljon taas keinojen yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä ja yhteiskunnallisen eriarvoisuuden torjumista painotetaan. Esimerkiksi mainittiin, pitääkö meillä olla yhdenvertainen oikeus lennellä, toisin sanoen ”tehdäänkö tässä sosiaalipolitiikkaa vai ympäristöpolitiikkaa?”. Keskeinen kysymys on myös, yritetäänkö näitä erilaisia yhteiskunnallisia ongelmia ohjata samoilla ohjauskeinoilla.

Tähän liittyy myös kysymys siitä, millaista hallinnon tapaa halutaan rakentaa. Esimerkiksi: halutaanko karsia ulkoporealaita vai ohjata energian hinnan avulla. Joku toi esiin, että yhtä turhaketta kerrallaan ei kannata ohjata. Yksittäisten asioiden nostaminen tikun nokkaan saattaa tuottaa turhia erimielisyyksiä. Lisäksi tuotiin esille näkökulmana siihen, mitkä keinot ovat oikeutettuja ajatus siitä, että Suomen kannattaa olla edelläkävijä joissakin asioissa, mutta liikaa eri tavalla ei voi tehdä verrattuna muihin vastaaviin maihin (viitaten maksimituloehdotukseen). Tällöin riskinä esitettiin, että voidaan alkaa menettää ihmisiä, kun taas yhteiskunnan pitää myös pystyä houkuttelemaan ihmisiä ulkomailta.

Yhtä perustavanlaatuinen argumentti esitettiin siitä, saavutetaanko tarvittavat päästövähennykset riittävän nopeasti vapaaehtoisuuteen nojaten. Oltiin yhtä mieltä siitä, että kaikkien kansalaisten hyväksyntää emme tule koskaan saamaan ilmastotoimille. Edelleen tuotiin esille kysymys siitä, pitääkö meidän elää kasvuriippuvaisessa yhteiskunnassa vai hyväksytäänkö se, että tarvitaan toisenlainen yhteiskuntarakente. Vaikka virkamiesvalmistelua palveleva tutkimus on usein pragmaattista, tutkijoiden velvollisuutena on olla kriittisiä ja kyseenalaistaa vallitsevia ajattelutapoja.



Pohdittiin myös tutkijoiden roolia. Tiedeyhteisön arvostama tutkimus on usein ”hienosäätöä vanhan tiedon päälle”, eikä se välttämättä puhuttele yhteisön ulkopuolisia. Argumentoitiin, että tutkijoidenkin vastuu on viedä tietoa kentälle tutkijayhteisön ulkopuolelle ja pohtia mitä tulokset tarkoittavat käytännössä. Koska ilmastonmuutos on koko ihmiskuntaa koskeva kriisi, tutkijoilla on velvoite viestiä selkeästi kansalaisille asioista, joista tutkijat ovat yksimielisiä niistä selkeitä viestejä kansalaisille. Pohdittiin myös sitä, onko tiedeviestintä liian neutraalia verrattuna markkinointiviestintään, ja voiko se siten koskaan kiinnostaa kansalaisia yhtä paljon. Tuotiin esille idea, että kasvihuonekaasupäästöjen sijaan voitaisiin puhua enemmän ilmastonmuutoksen uhreista.

Todettiin, että yhteiskuntatieteellinen tieto on erilaista kuin luonnontieteellinen tieto: se on väistämättä enemmän sidoksissa maailmankuviin ja arvioihin. Todettiin myös, että tutkimus ei korvaa yhteiskunnallista keskustelua, joskin se voi osaltaan virittää sitä.

#### 4.4 Ehdotuksia tutkimusideoiksi ja -tarpeiksi

Huolimatta perustavanlaatuisista näkökulmaeroista osallistajat löysivät yhteisiä mielenkiinnon kohteita, joihin tutkimus toisi lisävalaistusta. Esimerkiksi esitettiin, että voitaisiin tutkia erilaisia tapoja ohjata samaa asiaa, esimerkiksi toimiiko rohkaisu (”porkkanat”) paremmin kuin vapauden rajoittaminen (”keppi”). Samalla pitäisi ottaa huomioon kansalaisten saamat ristiriitaiset signaalit ympäristöstä, esimerkiksi miksi myydään autoja joilla voi ajaa nopeammin kuin 80 km/ tunnissa, ja sitten halutaan rajoittaa ajonopeuksia.

Todettiin, että olisi tärkeää selvittää, minkälainen ilmastotiedon ja -neuvonnan tarve kuluttajilla on: kuka tietoa käyttää ja hakeutuu tiedon äärelle. Aiemmin ympäristövastuulliset yksilöt ja yhteisöt halusivat tietoa, mutta energiakriisi on aiheuttanut sen, että moni muukin haluaa tietoa. Tarvitaan siis tutkimusta siitä, kuka käyttää tietoa. Tietämyksen kasvattaminen on keskeistä esimerkiksi asukkaiden oman aktiivisuuden kannustamisessa. Ihmisillä täytyy olla valmius tiedon vastaanottamiseen ja ihmiset tarvitsevat täsmätietoa siitä, minkälaiset ratkaisut ovat mahdollisia heille ja milloin. Tähän tarvitaan uutta tutkimustietoa.

Peräänkuulutettiin enemmän tutkimusta empatian ja ymmärtämisen lähestymistavasta käsin. Esimerkkinä mainittiin sen tutkiminen, miksi ihmiset kokevat, että autoa on pakko käyttää (lasten harrastukset). Tai jos haluamme että ihmiset käyttävät polkupyöriä, niin se on tällä hetkellä varastetuin esine Suomessa (johon ei ole tällä hetkellä hyviä säilytysratkaisuja). Todettiin, että tarvitaan niiden ihmisten arjen ymmärrystä, joihin politiikkatoimet kohdistuvat.

Ehdotettiin myös tutkimusta Delfoi-tutkimuksessa ehdotetusta ohjauskeinosta ”pakotetaan autoilijat hankkimaan joukkoliikenteen kausilippu esimerkiksi osana asiakaspysäköintimaksua”. Tätä voisi tutkia esimerkiksi jakamalla satunnaisesti valitulle ryhmälle autoilijoita ilmainen joukkoliikennelippu ja tutkimalla heidän liikennekäyttäytymistään. Lisäksi ehdotettiin tutkittavaksi erilaisia tuuppauskeinoja pyrittäessä vaikuttamaan asumisväljyyteen, kohderyhmänä esimerkiksi isoissa asunnoissa yksin asuvat ihmiset, jotka voisivat muuttaa pienempiin asuntoihin. Lisäksi tässä yhteydessä mainittiin varainsiirtoveron vaikutus.

Kaivattiin myös enemmän tutkimusta siitä, mitkä asiat koetaan nyky-Suomessa välttämättömyyksinä ja mitkä taas turhana kulutuksena, josta voitaisiin karsia. Energiakriisi on hyvä konteksti tutkia, mistä ihmiset ovat valmiita luopumaan, eli mitä turhakkeet ovat olleet. Käsitys ylellisyydestä on muuttunut vuosikymmenien aikana, ja käsillä oleva kriisi tarjoaisi mahdollisuuden tehdä uuden ylellisyystutkimuksen. Yleisesti korostettiin, että tutkijoiden olisi hyvä pohtia, mitä mahdollisuuksia maailmantilanne tarjoaa muutokselle ja muutoksen tutkimukselle.

## 4.5 Ehdotuksia siitä, miten päästä erimielisyyksistä toimintaan

Kokeilut nostettiin esille keinona, jolla voidaan mahdollisesti saada valaistusta sekä vaikuttavuuden että hyväksyttävyyden kysymyksiin, vähitellen lisätä uusien ajatusten hyväksyttävyyttä ja samalla luoda entistä hedelmällisempi pohja myös maailmankuvallisten kysymysten käsittelyyn. Tällöin tarkoitettiin luonnollisissa olosuhteissa ja yhdessä käyttäjien kanssa tehtäviä kokeiluja, jotka eivät välttämättä ole satunnaistettuja kenttäkokeita vaan tarjoavat myös tilaisuuksia kansalaisille ja keinojen toteuttajille tutustua ja tottua uusiin ideoihin ja toimintatapoihin.

Kokeilut voivat totuttaa kansalaisia uusiin käytäntöihin. Esimerkiksi pyöräilykypäräpakossa oli siirtymäkausi. Ensin se oli suositus ja vasta sen jälkeen siitä tehtiin pakollinen. Kokeilut toimivat sitä paitsi uuden käytännön juurruttamisessa (esim. kasvisruoan kokeilu). Lisäksi kun tehdään kokeiluja eri alueilla, ratkaisuja voidaan kontekstualisoida ja kehittää eri tilanteisiin ja olosuhteisiin sopivia variaatioita. Kokeilujen avulla voidaan myös selvittää, kannattaako jokin ohjauskeino ottaa käyttöön. Esimerkiksi tällä tavalla voitaisiin esimerkiksi kokeilla taloyhtiöissä asuntokohtaista sähkönmittausta ja selvittää, kannattaako sitä laajentaa.

Toisaalta tuotiin esiin, että kokeiluissa kriitikot ovat usein tosi äänekkäitä, kun taas kokeilujen hyödyt ovat näkymättömiä. Tästä syystä kokeiluja pitäisi kuitenkin myös arvioida ja niiden hyödyistä pitäisi kertoa. Esimerkiksi Helsingissä on ollut kesäkatukokeiluja, joita ei arvioitu, jolloin kriittiset äänet ovat saaneet enemmän kuuluvuutta. Keskusteltiin myös kokeiluista, joista ei ole seurannut toivottua muutosta. Esimerkiksi nostettiin HSL-alueen kutsuperusteisen joukkoliikenteen Kutsuplus-kokeilu, joka tuotti hyviä tuloksia Helsingissä, mutta ei saanut kannatusta muilta HSL-alueen kunnilta, joten se lakkautettiin. Tuotiin esiin, että kokeiluille pitäisi laatia skaalaussuunnitelma jo alussa ja miettiä, miten ja miksi osallistujat ja kokeilun käyttäjät motivoituisivat laajentamaan kokeiltua ratkaisua. Fasilitaattoreina toimivat Annukka Vainio (HY) ja Eva Heiskanen (HY).

## 5 Yhteiskirjoittaminen

Yhteiskirjoittamisen ryhmässä neljä aihealuetta nousi erityisesti esiin: kulutuksen kohtuullisuus, merkityksellisyys, instituutioiden merkitys ei-kestävässä kulutuksessa sekä pohdinta talousjärjestelmän rakenteista ja jatkuvan kasvun oletuksesta.

### 5.1 Kohtuullisuuden määritelmä

Todettiin, että kohtuullisuuden määritelmiä on useita. Sitä on määritetty muun muassa kohtuullisen kulutuksen minimibudjetin ja planetaaristen rajojen kautta, mutta kaivattiin vielä uutta määritelmää. Kohtuullisuuteen liitettiin läheisesti kulutuksen sosiaalisesti hyväksyttävä taso, eli se mikä katsotaan ”normaaliksi” kulutukseksi. Kohtuullisuuden käsite muuttuu jatkuvasti. Esimerkkinä esitettiin pyykinpesu: Nykyään pestään vaatteita vain yhden muutaman käyttökerran jälkeen eli käytännössä liian usein, kun taas aikana ennen pesukoneiden yleistymistä niitä pestiin huomattavasti harvemmin. Jos normaalista kulutuksesta eli hyväksytystä normista poiketaan (esimerkiksi vaatteiden pesun kohdalla), sosiaalisen eksklusion riski kasvaa.

Keskustelussa tuotiin esiin tuore Ilmastopaneelin raportti, jossa on jo käsitelty keinoja kulutuksen absoluuttiseen vähentämiseen. Näitä ovat mm. regulaatio, verotus, tuuppaus, yhteistyö (hyödykkeiden käytön jakaminen) ja informaatio. Puhuttiin kulutuksen kohtuullistamisen lisäksi myös haitallista ylikulutusta tukevista rakenteista. Kun ihmiset eivät kuluta kaikkea sitä, mitä heille jää

säästöön, puhutaan ”kulutusylimäärästä” tai ”kulutuspainesta”. Tunnistettiin ongelmalliseksi talouden logiikka, jossa rahan pitäisi kiertää. Kuluttamisen vähentäminen edellyttää kulttuurin muutosta ja sitä, että päästetään irti ajatuksista mitä kaikkea ”pitää olla”. Pohdimme myös eriarvoisuutta ja ylimääräisen rahan käyttöä: Miten ohjaukset vaikuttavat henkilöihin, joilla ei ole ylimääräistä kulutettavaa. Sivuttiin myös käsitettä UBS - Universal basic services. Kiteytettynä todettiin, että ”pitäisi lakata valittamasta siitä mikä on kallista ja maksaa siitä, mikä on arvokasta”.

Ilmastopolitiikassa tulisi lisätä tehokkuutta, siirtyä hiili-intensiivisistä vähähiilisiin vaihtoehtoihin sekä vähentää kulutusta. Olennaista on tunnistaa ympäristölle haitalliset, hiili-intensiiviset kuluttamisen muodot. Esimerkiksi kuluttajille lentäminen on yksi hot spot -kohteista, joka aiheuttaa ison osan yksittäisen henkilön kokonaispäästöistä. Kohtuullisuuden ja merkityksellisyyden käsitteet tulisi yhdistää viestintään.

## 5.2 Merkityksellisyys

Runsautta voi saada myös vähähiilisestä kuluttamisesta. Painopisteen siirtäminen ylikulutuksesta voisi tapahtua kulutuksen kohtuullistamisen lisäksi myös merkityksellisyyden tarkastelun kautta. Keskusteluun nostettiin nuorisobarometrikysely, jossa kysytään mm. nuorten käsityksiä hyvästä elämästä (tulevaisuudessa) 35-vuotiaana. Nuorisobarometrin kyselyistä muodostuu aikasarja, jonka perusteella on mahdollisuus tarkastella kulttuurisia muutoksia. Riippuen siitä, mistä näkökulmasta nuorisobarometrin kysymykset on laadittu, voisi olla mahdollista tehdä tulkintoja merkityksellisyydestä. Olisi kiinnostavaa toteuttaa seurantatutkimus, jossa selvitettäisiin hyvän elämän käsitysten mahdollista muuttumista iän karttuessa. Nuorena käsitykset hyvän elämän mittareista voivat olla erilaiset verrattuna siihen minkälaisiksi ne todellisuudessa 35-vuotiaana ovat muotoutuneet.

Kohtuullisuus voi lisätä merkityksellisyyttä. Zero waste-elämäntapaa toteuttavien kuluttajien parissa tehdyn tutkimuksen mukaan tavaroiden vähäisyys lisää hyvinvointia ja saman suuntaisia havaintoja on myös tehty Arto O. Salosen liikenteen päästövähennyksiä koskevassa tutkimuksessa: ihmiset ovat tyytyväisempiä, kun tekevät päästöjä vähentäviä toimia. Ihmiset kokevat merkityksellisyyttä myös konkreettisesta auttamisesta esimerkiksi hyväntekeväisyyden toimissa. Useimmille hyväntekeväisyyteen lahjoittajille on kuitenkin tärkeää, että heidän antamansa apu kohdistuu esim. oman paikkakunnan avuntarvitsijoille tai sellaisille ihmisille, jotka he itse valitsevat avustuskohdeikseen (esim. Facebookin Apua vähävaraisille -ryhmän kautta).

## 5.3 Institutionalisoitu kestävä kulutus

Kohtuullisuuden käsitystä koskevissa keskusteluissa esimerkiksi nousi ruoka ja se, että syödään jatkuvasti yli oman tarpeen. Ruokaa toisaalta tuotetaan riittävästi, mutta kulutetaan epäsuhtaisesti. Ruoan kulutuksen vähentäminen vaatisi ruoan arvostusta sekä yleisestä ymmärrystä ruokajärjestelmän vaatimista luonnonvaroista ja ruoan tuotannon järjestelmästä sekä systeemin korjaamista. Lisäksi tulisi poistaa esim. haitallisia tukia, jotka edelleen kannustavat hiili-intensiiviseen kulutukseen.

Keskustelimme julkisista ateriapalveluista, tarjotun ruoan laadusta ja hinnasta sekä siitä, onko kasvisruoka aina edullisempi vaihtoehto päiväkodeissa ja kouluissa. Esimerkiksi allergikkojen on haastava selvittää mitä kaikkea ruoassa oikein on, koska ainesosaluettelot ovat valtavan pitkiä. Julkisten palvelujen ruoan sisältämien raaka-aineiden ”yksinkertaistaminen” ei ole helppoa, koska hankintakriteerit päiväkodin ja koulun ruokahankinnoissa tehdään tuoteryhmien vertailun kautta ja usein esimerkiksi liha on ulkomaista. Vaikka markkinoilla on yhä kasvava määrä kasvisproteiinivaihtoehtoja, markkina on vielä epäkypsä eivätkä tuotantomäärät ole vielä

suurkeittiöihin sopivia. Keskusteltiin myös lähiruoan painotuksesta hankintakriteereissä. Kunnat voivat päättää vähimmäisvaatimukset tuotteiden osalta ja laatukriteerejä määrittelemällä voidaan päästä valitsemaan lähituotettua ruokaa (kuten esim. Inarissa on tehty). Pienissä kunnissa on kuitenkin eri mahdollisuudet toteuttaa tällaista hankintaa verrattuna isoihin kaupunkiin. Hankintakriteerit ovat varsin tiukkoja pienemmille tuottajille, kuten esimerkiksi suurkeittiöiden vaaditut tarkat kuutiokoot lihalle. Lisäksi pienissä kunnissa voi olla mahdollista varustaa esim. oppilaitosten keittiöiden spesifimmin verrattuna suurten kaupunkien keittiöihin, jolloin myös tuotteita on mahdollista käsitellä eri tavoin ennen valmistamista.

Suomessa julkisten ruokapalveluiden rooli (ei-kestävässä) syömisessä on merkittävä ulottuen lapsista vanhuksiin. Tehokkuudesta tulee kuitenkin ongelma, kun laatu kärsii. Hinnat määräytyvät globaalisti, mutta vaikka omavaraisuusaste Suomessa on korkea, tuotanto pitäisi osata suunnata uudestaan kestäväksi mm. ravinteiden kierrättämisen osalta. Ilmastonmuutos aiheuttaa isoja muutoksia Etelä-Euroopan ruoantuotannossa ja tulisikin selvittää mikä on EU:n globaali vastuu, mitä tämä tarkoittaa yksikkökokojen kannalta ja ketä kaikkia meidän (EU:ssa ja Suomessa) pitää ruokkia.

#### 5.4 Kestävää kulutusta edistävien rakenteiden muutos

Mietimme myös miksi edelleen vuosikymmeniä aiemmin puheenaiheina olleet kestävyteen liittyvät ilmiöt nousevat säännöllisesti uudelleen esiin ja mikä on syynä siihen, etteivät nämä puheet ja suunnitelmat toteudu? Globaalisti EU:ssa teemoista on tehty avauksia (esim. ajatushautomoiden ja tutkimuslaitosten tahoilta), mutta mihin nämä ovat kadonneet? Miten hiilijalanjäljet ovat muuttuneet vuosikymmenten saatossa? Tästä voisi tehdä kirjallisuuskatsauksen.

Lopuksi pohdittiin vielä talouskasvun ja ”patoutuneen kulutuksen” oletuksia siitä, että yhteiskunnan toimivuuden edellytykset perustuvat jatkuvaan kasvuun ja kaikki ylimääräinen tulisi kuluttaa. Lopulta kysymys on siitä, minkälainen tausta (kestävälle) kehitykselle hyväksytään. Hyväksytäänkö se, että ollaan riippuvaisia talouskasvusta vai ollaanko valmiita suurempaan rakenteiden muutokseen. Pelkästään BKT-lukuun tuijottaminen on harhaanjohtavaa. Talouskasvu voi syntyä myös kohtuullisuudesta. Keskustelua fasilitoivat Laura Salmivaara (HY) ja Kaisa Matschoss (HY).

## 6 Yhteenveto

Työpajassa saatiin aikaan paljon monipuolista keskustelua, joka auttaa KULO-hanketta tarkentamaan ohjauskeinoyhdistelmiä tehokkaammiksi ja toteutettavammiksi. Paikalla olleet asiantuntijat toivat esiin arvokkaita näkökulmia kaikkiin teemoihin. Oleellinen, kaikkiin kulutuksen teema-alueisiin liittyvä muistutus oli luonnon monimuotoisuuden huomioimisen tärkeys. Päästövähennysohjauskeinoissa ja -toimissa tulisi huomioida niiden vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, sillä se on vähintään yhtä kriittinen ongelma kuin ilmastonmuutos.

Asumisen teemaryhmän keskustelusta nostettiin esiin erityisesti tarve erilaisiin asuntoihin kohdistuvat ohjausratkaisut ja niiden kehittäminen, tekniset varaukset ja asuinpinta-alan muuntojousto. Pohdittiin uudis- ja korjausrakentamisen suhdetta mm. hiilitakaisinmaksuajan näkökulmasta. Nostettiin esille haja-asutusalueen ja kaupunkialueiden erilaisia edellytyksiä, kuten muuttotappioalueilla asuvien ikärakennetta. Nostettiin esiin myös keskinäisriippuvuuksia esimerkiksi suhteessa liikenteeseen.

Liikennettä koskevasta teemaryhmästä nostettiin esiin ajatus yhdyskuntarakenteen muokkaamisesta niin, että se vähentäisi liikkumistarvetta – näin erityisesti tiiviisti rakennetun kaupunkialueen

ulkopuolella, josta palvelut ovat vaarassa kadota. Nostettiin myös esille liikkumisen tasa-arvo ja etenkin maaseudulla asumisen merkitys. Hajaantumisen ei pitäisi enää jatkua ja nykyistä infraa tulisi hyödyntää. Erityisesti keskusteltiin biopolttoaineiden metsien hiilinieluja pienentävästä vaikutuksesta.

Ruoan teemaryhmässä keskusteltiin veroratkaisuista. Pohdittiin myös tuuppaamista ja kauppaa, sekä kulttuurista muutosta: lapsien ja nuorten roolia ja heidän valmiuksiansa, minkä kehittyminen vaatii kansalaisyhteiskunnan mobilisointia. Ryhmässä korostettiin, että tietoperusta on saatava kuntoon, jotta ohjausta voidaan kehittää.

Myös muun kulutuksen teemaryhmässä kiinnitettiin huomiota lasten ja nuorten rooliin tulevaisuudessa. Ryhmässä ihmeteltiin ohjauskeinojen päästövaikutusten vähäisyyttä, mutta todettiin myös että, käyttäytymismuutoksissa epävarmuudet ovat suuret. Huomioitiin, että esitetyissä ohjauskeinoissa oli useita ohjauskeinoja, joihin liittyy EU lainsäädäntöä, mikä nähtiin riskinä päätösten hitauden vuoksi.

KULO-hankkeessa hiilijalanjäljen pienentämiseen arvioidaan ohjauskeinoja, jotka liittyvät kulutuksen vähentämiseen, kulutusta suuntaamiseen tuoteryhmiin, joiden päästöintensiteetti on pienempi sekä tuotannon päästöintensiteetin pienentämiseen. Kaikissa iltapäivän teemaryhmissä paljon puhuttanut teema oli kohtuullinen kulutus ja kaikenlaisen kulutuksen yleinen vähentäminen. Keskusteluun kohtuudesta liittyvät erityisesti talouskasvun, merkityksellisyyden ja hyvän elämän teemat.

70 % päästövähennyksen keskustelussa priorisoitiin erityisesti seuraavat kaksi ohjauskeinoa, joiden avulla syventää päästövähennyksiä: henkilökohtainen päästökauppa ja verotus ja malli veron päästöpohjan määrittämiseksi. Äänestyksessä ruoankulutuksen ja maatalouspolitiikan yhteyksiin kiinnitettiin huomiota, mutta tätä olisi edelleen konkretisoitava ohjauskeinon muotoon. Myös uusia ohjauskeinoja kuten kiinteistöverotuksen käyttöä asumisväljyyteen puuttumiseksi ehdotettiin.

Erimielisyyksistä keskusteltaessa tuotiin esiin, että aitoja epävarmuuksia liittyy sellaisten ohjauskeinojen vaikutuksiin, jotka saattavat ohjata keskenään erilaisiin vaihtoehtoihin käyttäytymismuutoksiin. Kriittisiä näkemyksiä joihinkin ohjauskeinoihin perusteltiin myös keinojen suhteellisuudella siihen nähden, mitä niillä tavoitellaan. Perustavanlaatuisia erimielisyyksiä liittyy siihen, miten paljon painotetaan päästövähennyksiä suhteessa keinojen yhteiskunnalliseen hyväksyttävyyteen ja yhteiskunnallisen eriarvoisuuden torjumiseen. Tähän liittyy kysymys siitä, millaista hallinnon tapaa halutaan rakentaa, keskitytäänkö kokonaisuuksiin, vai yksittäisten asioiden säätelyyn.

Yhteiskirjoittamisen ryhmässä neljä aihealuetta nousi erityisesti esiin: kulutuksen kohtuullisuus, merkityksellisyys, instituutioiden merkitys ei-kestävässä kulutuksessa sekä pohdinta talousjärjestelmän rakenteista ja jatkuvan kasvun oletuksesta.

Tilaisuuden loppukeskustelussa käytiin vielä läpi iltapäivän ryhmien ja koko päivän teemoja. Puhetta johti Ari Nissinen (SYKE).

## Liitteet

### Liite 1 Ohjelma

## KULO-asiantuntijapaneelin lopputyöpaja

**Aika:** 9.12. klo 9:00-17:00

**Paikka:** Hotelli Arthur, Vuorikatu 19 (5-10 min. Helsingin päärautatieasemalta)

### Ohjelma:

8:30 alkaen	Kahvia ja aamiasta, vapaata seurustelua
9:00-9:40	KULO:n tähänastisia tuloksia Päivän tavoite
9:50-12:00	Työskentelyä teemaryhmissä: ohjauskeinoyhdistelmien kehittämistä a. asuminen b. ruoka c. liikenne d. muut tavarat ja palvelu
12:00-13:00	Lounas Hotelli Arthurin ravintolassa
13:00-14:00	Teemaryhmien tulosten esittely ja kommentointi, yleiskeskustelua
14:00-16:00 (sisältää 15 min. kahvitauon)	Keskustelua tulosten jatkojalostamisesta kolmessa teemaryhmässä (voit osallistua näistä kahteen): a. Miten voitaisiin päästä vielä syvempiin kulutusmuutoksiin? b. Mistä tuloksista on erimielisyyttä, ratkeavatko ne lisätutkimuksella? c. Ideoita yhteisten julkaisujen kirjoittamiseen
16:00-16:50	Kooste jatkojalostuksen teemaryhmien tuloksista, loppukeskustelu
16:50	Tilaisuuden lopetus
17:00-19:00	Viiniä ja pientä purtavaa tarjolla Snellmaninkatu 10:ssä, vapaata seurustelua

**Olet lämpimästi tervetullut! Odotamme innostavia keskusteluja!**

**Lisätietoja:** Eva Heiskanen, [eva.heiskanen@helsinki.fi](mailto:eva.heiskanen@helsinki.fi), Marja Salo, [marja.salo@syke.fi](mailto:marja.salo@syke.fi)

Liite 2 Esimerkkejä ohjauskeinoista, joista panelistit olivat melko erimielisiä

<p><b>1. Asumisväljyyteen puuttuminen erilaisin keinoin</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• yhteisöasuminen: poistetaan esteet saada Kelan tukia</li> <li>• tukia asuntojen vaihtoon</li> <li>• kannustaminen tilatehokkuuteen rakentamisessa</li> <li>• tonttien kaavoittaminen pienemmille taloille, pientalojen sallitun neliömäärän rajoittaminen</li> <li>• purkupalkkio/purku edellytyksenä uudelle rakennusluvalle</li> </ul>	<p>Asumisväljyyteen puuttuminen erilaisin keinoin, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeä</th> <th>lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ei ollenkaan tärkeää</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>siltä väliltä</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeä	lkm	ei ollenkaan tärkeää	1	jokseenkin tarpeetonta	9	siltä väliltä	4	jokseenkin tärkeää	9	erittäin tärkeää	5
Tärkeä	lkm												
ei ollenkaan tärkeää	1												
jokseenkin tarpeetonta	9												
siltä väliltä	4												
jokseenkin tärkeää	9												
erittäin tärkeää	5												
<p><b>2. Asukkaiden ja yhteisöjen oman aktiivisuuden kannustaminen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kannusteet ja informaatio-ohjaus älykkäämpään sähkönkulutuksen ajoittamiseen</li> <li>• kerrostalo-asukkaiden valistaminen nykyistä aktiivisemmin kerrostalon lämmön kulutuksesta ja sen hinnasta sekä asuntokohtaisesta lämmön säätämisestä</li> <li>• lämpöenergian laskutus kulutuksen mukaan</li> </ul>	<p>Asukkaiden ja yhteisöjen oman aktiivisuuden kannustaminen, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeä</th> <th>lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>siltä väliltä</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeä	lkm	siltä väliltä	11	jokseenkin tärkeää	6	erittäin tärkeää	11				
Tärkeä	lkm												
siltä väliltä	11												
jokseenkin tärkeää	6												
erittäin tärkeää	11												
<p><b>3. Asetetaan rajoituksia energiaa tuhlaaviin turhakkeisiin kuten ulkoporealtaat ja patiolämmittimet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• huomion siirtäminen kohti tarpeellista kulutusta ja turhan kulutuksen sekä ylikulutuksen karsiminen</li> <li>• porealtaisiin ym. puuttuminen mielikuvia muuttamalla</li> <li>• tuotteiden määrittäminen turhiksi on normatiivista ohjaamista</li> </ul>	<p>Asetetaan rajoituksia energiaa tuhlaaviin turhakkeisiin kuten ulkoporealtaat ja patiolämmittimet, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeä</th> <th>lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ei ollenkaan tärkeää</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>siltä väliltä</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeä	lkm	ei ollenkaan tärkeää	4	jokseenkin tarpeetonta	6	siltä väliltä	6	jokseenkin tärkeää	8	erittäin tärkeää	4
Tärkeä	lkm												
ei ollenkaan tärkeää	4												
jokseenkin tarpeetonta	6												
siltä väliltä	6												
jokseenkin tärkeää	8												
erittäin tärkeää	4												
<p><b>4. Pakottaa autoilijat hankkimaan joukkoliikenteen kausilippu/kytkeminen asukaspysäköintiin</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• moni valitsisi tai valitsee auton, vaikka joukkoliikennelippu on taskussa</li> <li>• pakottaminen viimeinen vaihtoehto, jos haluaa edistää jotain asiaa</li> <li>• pakottamisen sijaan riittävien kannusteiden kehittäminen</li> <li>• pakottamien joukkoliikenteen kausilippuun voi olla vaikeaa</li> </ul>	<p>Pakottaa autoilijat hankkimaan joukkoliikenteen kausilippu/kytkeminen asukaspysäköintiin, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeä</th> <th>lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>täysin tarpeetonta</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeä	lkm	täysin tarpeetonta	7	jokseenkin tarpeetonta	6	jokseenkin tärkeää	7	erittäin tärkeää	1		
Tärkeä	lkm												
täysin tarpeetonta	7												
jokseenkin tarpeetonta	6												
jokseenkin tärkeää	7												
erittäin tärkeää	1												
<p><b>5. Sähköautojen latausinfrastruktuurin kehittäminen/tukeminen nykyistä huomattavasti enemmän</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tuki saattaisi vauhdittaa taloyhtiöiden lataustolppainvestointeja</li> <li>• tuetaan mieluummin latausinfraa, kuin uusien autojen ostamista</li> </ul>	<p>Sähköautojen latausinfrastruktuurin kehittäminen/tukeminen nykyistä huomattavasti enemmän, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeä</th> <th>lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>siltä väliltä</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeä	lkm	jokseenkin tarpeetonta	1	siltä väliltä	8	jokseenkin tärkeää	3	erittäin tärkeää	11		
Tärkeä	lkm												
jokseenkin tarpeetonta	1												
siltä väliltä	8												
jokseenkin tärkeää	3												
erittäin tärkeää	11												

<p><b>6. Nopeusrajoitusten alentaminen noin 10 km/h</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nopeusrajoitusten laskeminen siten, että talvirajoitukset ovat aina voimassa</li> <li>nopeusrajoitukset ensisijassa moottoriteille, koska kulutus kasvaa potenssissa nopeuden kasvaessa</li> <li>nopeusrajoitusten alentaminen etenkin kaupungeissa voisi olla hyvin tärkeää liikenneturvallisuuden, melun ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden kannalta</li> </ul>	<p>Tärkeys: Nopeusrajoitusten alentaminen n. 10 km/h, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeys</th> <th>Vastaajien lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>täysin tarpeetonta</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>siltä väliiltä</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeys	Vastaajien lkm	täysin tarpeetonta	0	jokseenkin tarpeetonta	5	siltä väliiltä	9	jokseenkin tärkeää	10	erittäin tärkeää	11
Tärkeys	Vastaajien lkm												
täysin tarpeetonta	0												
jokseenkin tarpeetonta	5												
siltä väliiltä	9												
jokseenkin tärkeää	10												
erittäin tärkeää	11												
<p><b>7. Ympäristölle haitallisten tuotteiden mainonnan kieltö</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Automainoksissa tämä näkyy jo, ja aikailla muuallakin</li> <li>Erittäin tarpeellista</li> <li>Todella haastavaa monestakin näkökulmasta</li> <li>Missä menee raja haitallisuudelle?</li> <li>Tiedolla on nykyisin tapana levitä ilman mainontaakin</li> </ul>	<p>Ympäristölle haitallisten tuotteiden mainonnan kieltö, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeys</th> <th>Vastaajien lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>siltä väliiltä</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeys	Vastaajien lkm	jokseenkin tarpeetonta	4	siltä väliiltä	3	jokseenkin tärkeää	2	erittäin tärkeää	13		
Tärkeys	Vastaajien lkm												
jokseenkin tarpeetonta	4												
siltä väliiltä	3												
jokseenkin tärkeää	2												
erittäin tärkeää	13												
<p><b>8. Vapaaehtoiset sopimukset kestävän ruokavalion edistämiseksi elintarvikealan toimijoiden kesken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>elintarvikkeiden tuottajille asetettava velvoite voisi olla parempi verrattuna kaupalla asetettavaan veloitteeseen</li> <li>kestävyyškoulutus on erittäin vahvasti mukana jo monissa elintarvike- ja ravitsemusalan opseissa</li> <li>only measure not worth attempting is voluntary industry measure</li> </ul>	<p>Vapaaehtoiset sopimukset kestävän ruokavalion edistämiseksi elintarvikealan toimijoiden kesken, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeys</th> <th>Vastaajien lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>siltä väliiltä</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeys	Vastaajien lkm	jokseenkin tarpeetonta	8	siltä väliiltä	8	jokseenkin tärkeää	16	erittäin tärkeää	11		
Tärkeys	Vastaajien lkm												
jokseenkin tarpeetonta	8												
siltä väliiltä	8												
jokseenkin tärkeää	16												
erittäin tärkeää	11												
<p><b>9. Valikoiman rajoittaminen esim. myyntialaa tai kauppojen kokoluokkaa koskevilla rajoituksilla</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>liittyy sekä rakenteisiin vaikuttamiseen että tuuppaukseen, molemmat vaikuttavia ohjauskeinoja</li> <li>ruokahävikkiin puuttuminen toissijaista, jos tuotantoa ja tarjontaa on ylipäättään liikaa</li> <li>nykyinen valikoima nurinkurinen: esim. lihaleikkeleitä hyllymetreittäin ja muutama kasvisleike</li> </ul>	<p>Valikoiman rajoittaminen esim. myyntialaa tai kauppojen kokoluokkaa koskevilla rajoituksilla, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeys</th> <th>Vastaajien lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ei ollenkaan tärkeää</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>siltä väliiltä</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeys	Vastaajien lkm	ei ollenkaan tärkeää	5	jokseenkin tarpeetonta	4	siltä väliiltä	6	jokseenkin tärkeää	7	erittäin tärkeää	5
Tärkeys	Vastaajien lkm												
ei ollenkaan tärkeää	5												
jokseenkin tarpeetonta	4												
siltä väliiltä	6												
jokseenkin tärkeää	7												
erittäin tärkeää	5												
<p><b>10. Maksimitulon asettaminen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>maksimitulon hyväksyttävyyttä voi olla haasteellista</li> <li>kuulostaa periaatteessa hyvältä, mutta tulot eivät sinänsä ole haitaksi ympäristölle</li> <li>kannustinongelmat + mahdollisuudet kiertää</li> <li>eikö nykyinen verotusjärjestelmä ole jo melko tätä palveleva?</li> <li>täysin mahdoton ajatus markkinataloudessa</li> </ul>	<p>Maksimitulon asettaminen, vastaajien lkm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tärkeys</th> <th>Vastaajien lkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>täysin tarpeetonta</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tarpeetonta</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>jokseenkin tärkeää</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>erittäin tärkeää</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Tärkeys	Vastaajien lkm	täysin tarpeetonta	7	jokseenkin tarpeetonta	5	jokseenkin tärkeää	4	erittäin tärkeää	3		
Tärkeys	Vastaajien lkm												
täysin tarpeetonta	7												
jokseenkin tarpeetonta	5												
jokseenkin tärkeää	4												
erittäin tärkeää	3												



## Liite 3 Erimielisyyksiä ohjauskeinojen hyväksyttävyydestä, toteutettavuudesta ja riskeistä

Teemoja (alustava kooste)

### Hyväksyttävyys: Kansalaisten arkeen puuttuminen

- normatiivinen neuvonta ja valinta-arkkitehtuurien rakentaminen kansalaisten arkeen puuttumisena
- yksityisyyden suoja vs. "valvontayhteiskunta"
- alueelliset erot siinä, mikä on mahdollista
- oikeudenmukainen taakanjako, pienituloisten suojelu, mahdollisuus kompensoida sosiaaliturvan kautta, estääkö kokonaan normaalin arjen joiltakin (esim. liikkumisen)?
- useimpiin suomalaisiin osuminen (esim. nopeusrajoitukset) vs. harvoihin (lentoliikenteen kieltö)
- mahdollisuudet lisätä hyväksyttävyyttä informaation keinoin (vs. valmiit kehykset)
- toisaalta:
  - o "Samalla tämä vastarinta voi toimia keinona laajemman kansalaiskeskustelun fasilitoinnille ja tietoisuuden lisäämiselle, mikäli ohjauskeinot implementoidaan hyvällä tavalla."
  - o "... kansalaisten käsityksiin hyväksyttävyydestä voidaan vaikuttaa esim. kehystämällä asioita toisin tai luomalla vaihtoehtoisia mahdollisuuksia (esim. nopeat junayhteydet...)"
  - o "... millaisten valinnat ovat "aitoja" valintoja ja mitkä esim. elinkeinonharjoittamisen ja toimeentulon luomia "pakkoja".
  - o "Tavallisten" kansalaisten hyväksyntä ei ylipäänsä ole keskeinen asia kestävyyttä edistettäessä tai monessa muussakaan asiassa.

### Hyväksyttävyys: Markkinataloutteen puuttuminen

- kulutuskohteiden tarpeellisuuden ja tarpeettomuuden määrittelemisen (toisaalta argumentoitiin, että turhaan kulutuksen puuttuminen vähentää eriarvioisuutta)
- tukien mahdollinen valuminen tuotteiden hintoihin
- tukien jakaminen valtion velkaantumisen kustannuksella
- koroton laina: puuttuminen rahoitusmarkkinoihin
- liikenteen rajoittaminen kaupunkien keskustoissa (voi siirtää liikennettä muualle?)
- vaikutuksiltaan pienet ohjauskeinot: "näpertelyä" vs. asenneilmastoon vaikuttamista?
- julkisen sektorin puuttuminen estäisi vaihtoehtoisten järjestelmien kehittämistä (esim. sähköinen lentoliikenne) tai eivät olisi nopeasti kehittyvän tekniikan tasalla (esim. kotitalouksien energianeuvonta)

### Toteuttamiskelpoisuus

- Lisäisivätkö ohjauskeinot aidosti toivottua käyttäytymistä: esim. pyöräilyä autoilun sijaan?
- Voidaanko luottaa ohjauskeinon toteuttajiin (esim. kuntiin, kaukolämpöyhtiöt) että suunnataan aidosti päästövähennyksiin?
- Korottomat lainat: auttavatko, jos ei ole takaisinmaksukykyä (ilmeisesti ei ajatella, että investoinnit itsessään tuottavat takaisinmaksukykyä)
- Tuotteisiin/teknisiin vaatimuksiin kohdistuvat ohjauskeinot (esim. tyyppitalot, rakennusvalvonnan ohjeistus): käytännön toteutus vaatii paljon työtä, pystyvätkö ohjaajat pysyttelemään nopeasti muuttuvien markkinoiden tasalla?
- Kustannustehokkuus: esim. huoneistokohtainen lämmönmittaus
- Tekninen toteutettavuus, esim. päästölaskenta (hiilibudjetit, tuotteiden hiilipitoisuuteen liittyvä vero), joukkoliikenne, erityisesti raideliikenne, erityisesti harvaan asutuilla alueilla
-