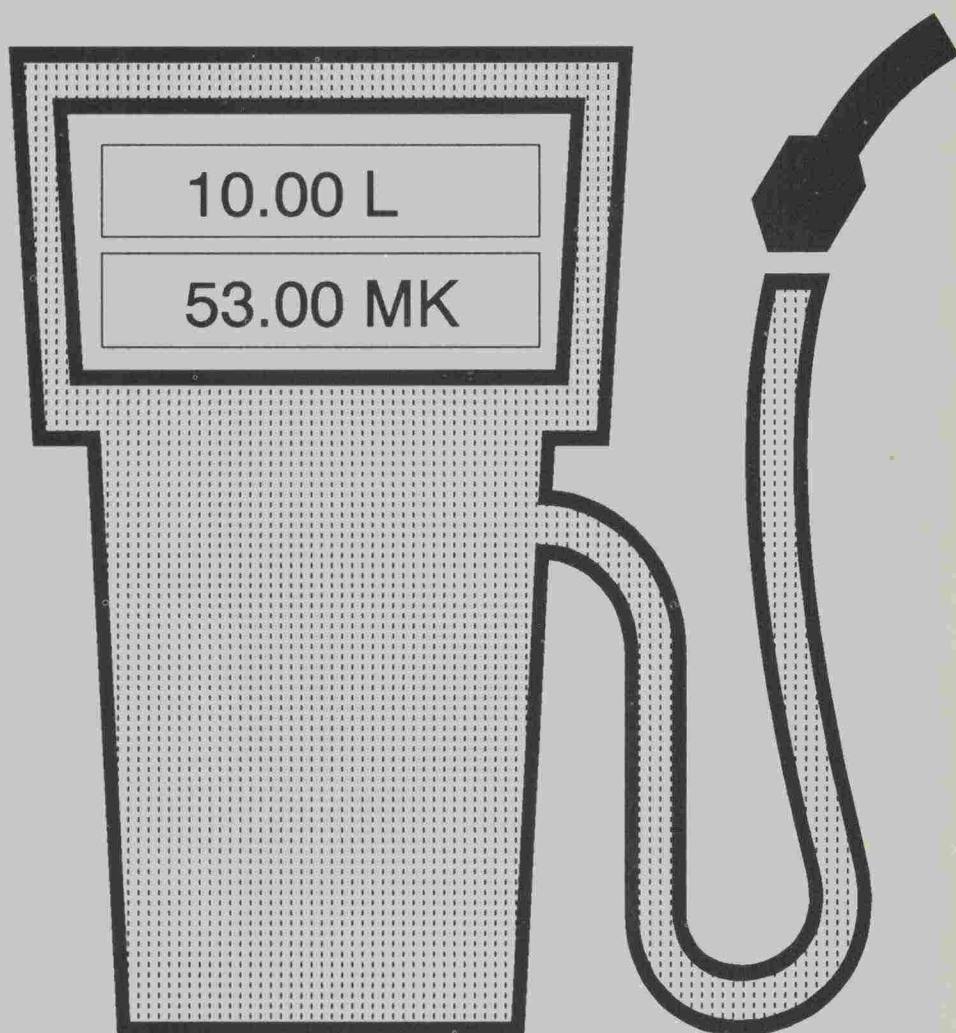


# Polttoaineen hinnannousun vaikutus auton käyttöön



Tielaitoksen  
selvityksiä

31/1991

Helsinki 1991

Tiehallitus  
Tutkimuskeskus

Tielaitoksen selvityksiä  
31/1991

Veijo Kokkarinen

**Polttoaineen hinnannousun vaikutus  
auton käyttöön**

**Tielaitos**  
Tiehallitus, tutkimuskeskus

Helsinki 1991

ISBN 951-47-4971-5  
ISSN 0788-3722  
TIEL 320 0030

Helsinki 1991

Julkaisua saatavana  
Tiehallitus, painotuotevarasto

**Tielaitos**  
Tiehallitus  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 1541

## TIIVISTELMÄ JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä raportissa on selvitetty syksyn 1990 polttoaineen hinnannousun vaikutusta henkilöauton käyttöön sekä vaikutuksia auton käyttöön siinä tapauksessa, että polttoaineen hinta jäisi pitemmäksi aikaa korkeaksi tai vielä jatkaisi nousua. Tutkimusaineisto kerättiin Tilastokeskuksen kuluttajabarometri -kyselyn yhteydessä.

Selvityksen mukaan 12 prosenttia kotitalouksista ilmoitti vähentäneensä henkilöauton käyttöä syksyn 1990 polttoaineen hinnan noin 20 prosentin korotuksen seurauksena. Koko henkilöautoliikenteeseen suhteutettuna tämä auton käytön vähennys merkitsisi liikenteen pienenemistä noin 3 prosentilla.

Mikäli polttoaineen hinta jäisi koko vuodeksi 1991 samaksi kuin syksyllä 1990 tai nousisi siitä vielä vähän, 36 prosenttia kotitalouksista arveli vähentävänsä auton käyttöä. Suhteutettuna koko henkilöautoliikenteeseen tämä taas merkitsisi noin 8 prosentin pienennystä liikenteeseen.

Mikäli polttoaineen hinta nousisi 6 markkaan litralta, 65 prosenttia kotitalouksista ilmoitti vähentävänsä auton käyttöä.

Syksyn 1990 samoin kuin mahdollisesti tulevaisuudenkin auton käytön vähentäminen näyttää kohdistuvan ensimmäisenä lyhyehköihin viikonloppu- ja loma-ajan matkoihin. Sen sijaan työmatkoilla ei oltaisi juurikaan valmiita tinkimään henkilöauton käytöstä.

Eri ikä-, tulo- tai perhetyyppiin kuuluvissa kotitalouksissa polttoaineen hinnannousun vaikutukset olivat melkolailla samanlaisia. Nuoret olivat jonkin verran vanhempia halukkaampia muuttamaan autonkäyttötottumuksia, lapsiperheet kaikkein haluttomimpia. Myös alueelliset erot olivat pieniä.

Syksyn 1990 hinnankorotukset saivat aikaan kyselyn mukaan noin kolmen prosentin vähennyksen liikenteeseen. Myös tielaitoksen liikennelaskentojen mukaan liikenteen kasvu hidastui syksyllä 1990 3 - 4 prosenttia alkuvuoteen verrattuna. Tältä osin liikenteen toteutumätiedot tukevat tutkimuksen tuloksia.

Tutkimustuloksissa on ongelmallista hinnan korotusten takia jo toteutunut auton käytön vähentäminen ja tulevaisuuden mahdolliset vähennykset.

Kyselyvuotta seuraavana vuonna (eli vuonna 1991) ilmoitetut auton käytön vähentämiset suunnilleen vuoden 1990 syksyn suuruisen hinnannousun seuraksena olisivat merkinneet jo noin kahdeksan prosentin vähennystä liikenteeseen. Voidaan ehkä olettaa, että vastaajat vähentävät auton käyttöä todellisuudessa vasta myöhemmin todetessaan, että hinnankorotukset ovat pysyviä. Toisaalta "huomenna" ajateltu auton käytön muutos saattaa jäädä toteutumattakin.

## ALKUSANAT

Tämän raportin tarkoituksena on selvittää syksyn 1990 ja mahdollisesti sitä seuraavien polttoaineen hinnannousujen vaikutuksia henkilöauton käyttöön. Selvitys on tarkoitettu tausta-aineistoksi liikenne-ennusteiden laatimista ja tie- ja liikennepolitiikan suunnittelua varten.

Selvityksen on tehnyt Tilastokeskuksen haastattelutoimisto tiehallituksen tutkimuskeskuksen toimeksiannosta. Raportin on kirjoittanut erikoistutkija *Veijo Kokkarinen*.

Helsingissä heinäkuussa 1991

*Apulaisjohtaja  
Tutkimuskeskus*



*Kirill Härkänen*

## Sisältö

1 JOHDANTO	7
2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	8
3 AJOSUORITTEEN JA POLTTOAINEEN HINNAN KEHITYS 1965 - 1990	8
3.1 Ajosuoritteeseen vaikuttavia tekijöitä	9
3.2 Polttoaineen hinnan ja ajosuoritteen kehitys 1965 - 1990	10
4 TUTKIMUKSEN TULOKSET	11
4.1 Syksyn 1990 korotusten vaikutus auton käyttöön	11
4.1.1 Minkälaisia ajoja vähennettiin syksyllä 1990	12
4.1.2 Ketkä vähensivät ja mitä ajoja syksyllä 1990	12
4.1.3 Auton käytön muutokset eri alueilla	13
4.2 Polttoaineen hinnan korotusten vaikutus vuonna 1991	13
4.2.1 Minkälaisia ajoja vähennetään vuonna 1991	13
4.2.2 Ketkä vähentävät ja mitä ajoja vuonna 1991	14
4.2.3 Auton käytön muutokset eri alueilla	14
4.3 Vaikutukset polttoaineen hinnan noustessa 6 markkaan/l	14
5 TULOSTEN TARKASTELUA	15
6 LIITETAULUKOITA	17
6.1 Ikäryhmittäiset taulukot	18
6.2 Perhetyypeittäiset taulukot	20
6.3 Tuloryhmittäiset taulukot	22
6.4 Alueittaiset taulukot	24

## 1 JOHDANTO

Polttoaineen hinnannousun vaikutuksia henkilöauton käyttöön ei ole Suomessa paljoakaan tutkittu. Kokemus on osoittanut, että polttoaineen hinta ei seuraa yleistä hintakehitystä. Polttoaineen hintaa voi valtio verotuskäytännöllä muuttaa valtiontaloudellisten ja liikennepoliittisten tarkoituksiensä mukaan. Raakaöljyn hinta taas vaihtelee herkästi erilaisten paikallisten ja kansainvälisten kriisien aikana. Näin polttoaineen hintakehityksessä on mukana monia vaikeasti ennakoitavia tekijöitä.

Autojen polttoaineiden hinnat nousivat Kuwaitin kriisin seurauksena 60 - 70 penniä litralta elo-syyskuussa 1990 eli noin 20 prosenttia. Tätä ennen polttoaineen hinta oli pysytellyt viisi vuotta hyvin alhaisella tasolla.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, mitä vaikutuksia henkilöauton käyttöön oli polttoaineen hinnan nopealla nousulla. Samalla koetettiin selvittää, mitä vaikutuksia autonkäyttöön olisi, jos polttoaineen hinta jäisi viime syksyn korkealle tasolle tai jopa vielä nousisi siitä. Lopuksi tarkasteltiin autonkäyttötottumusten muutoksia tilanteessa, jossa bensiinin hinta olisi 6 markkaa litralta. Hinnannousun vaikutuksia selvitettiin haastattelututkimuksella.

## 2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimuksen teki Tilastokeskuksen haastattelutoimisto tiehallituksen tutkimuskeskuksen tilaamana marraskuussa 1990. Tiedot kerättiin lisäämällä kuluttajabarometrin kysymyksiin auton käyttöä koskevia kohtia. Kyselyn pääaihe oli työvoimatutkimus. Suurin osa tiedoista saatiin puhelin- tai kotikäyntihaastatteluilla. Tutkimusalueena oli koko maa.

Kuluttajabarometrin otoskoko oli marraskuussa 1990 2830 henkilöä. Vastauksia saatiin 2391, joista 1942 taloudella oli auto käytössään. Tutkimuksen kato oli 15.5 prosenttia, joka on melko pieni, eikä vaikuta vastausten tulkintaan.

Tutkimuksella haluttiin selvittää polttoaineen hinnan korotusten vaikutusta henkilöauton käyttöön. Osa kysymyksistä tiedusteli syksyn 1990 korotusten vaikutuksia autolla ajoon, ja osa käsitteli mahdollisen polttoaineen korkean hinnan vaikutuksiin tulevaan auton käyttöön.

Aineistosta tulostettiin niiden kotitalouksien osuus, jotka vähensivät tai arvelivat jatkossa vähentävänsä auton käyttöä, mikäli polttoaineen hinta jää korkeaksi tai vielä kallistuu lisää. Niiden osalta, jotka vähensivät auton käyttöä, tarkasteltiin mitä matkoja ja minkä pituisia matkoja haluttiin ensisijaisesti vähentää. Samoin selvitettiin, mihin ikä- ja tuloryhmiin sekä mihin perhetyyppiin auton käytön vähentäjät kuuluivat, ja millä alueilla he asuivat.

## 3 AJOSUORITTEEN JA POLTTOAINEEN HINNAN KEHITYS 1965 - 1990

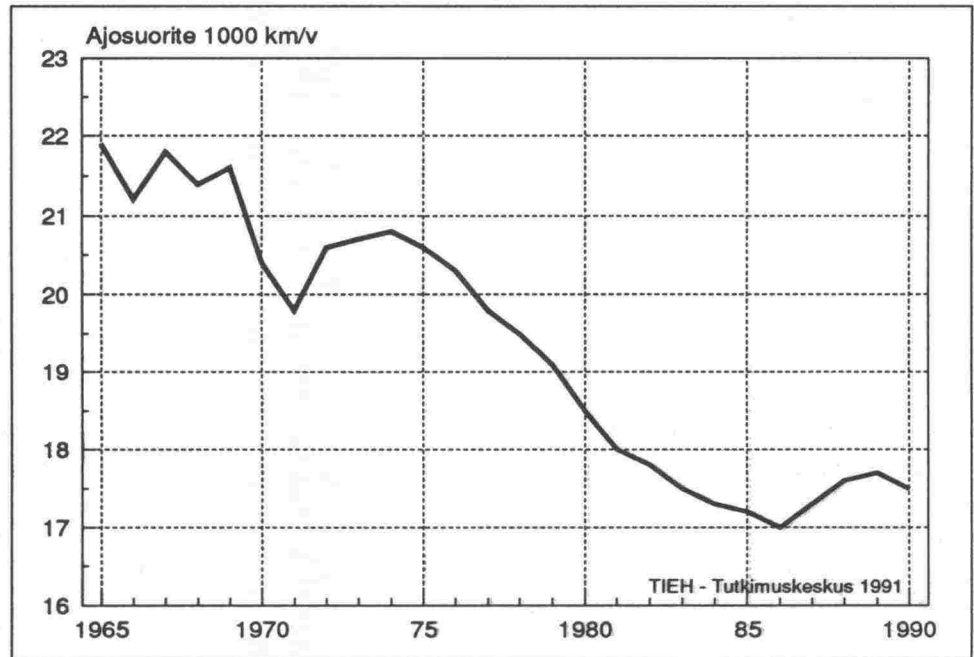
Henkilöautojen ajosuoritteen kehityksestä on Suomessa olemassa tietoja vuodesta 1965. Pitkällä aikavälillä autokohtainen ajosuorite on pienentynyt melko selvästi. Kun 25 vuotta sitten autoa kohti ajettiin noin 22 000 km vuodessa, auton käyttö on viime vuosina ollut noin 17 500 km vuodessa. Henkilöauton vuotuisen ajosuoritteen kehitys vuodesta 1965 lähtien on esitetty kuvassa 1.

Polttoaineen hintakehitys on ollut melko epätasaista. Erityisesti toinen energiakriisi 1970-luvun puolivälissä nosti polttoaineiden hintoja reilusti. Pitkällä aikavälillä hinta on pysynyt kuitenkin lähes ennallaan. Vuodesta 1965 polttoaineen hinta on kehittynyt seuraavasti:

	Polttoaineen hinta (1965 = 100)
1965	100
1970	96
1975	100
1980	141
1985	118
1989	90
1990 syyskuu	108

Syksyn 1990 jälkeen polttoaineen hinta on jälleen laskenut, ja se oli vuoden 1991 kesäkuussa taas lähes vuoden 1989 tasolla.





Kuva 1: Henkilöauton vuotuisen ajosuoritteen kehitys vuosina 1965 - 1990 Suomessa

### 3.1 Ajosuoritteeseen vaikuttavia tekijöitä

Henkilöautojen ajosuoritteen kehitykseen vaikuttavat hyvin monet tekijät. Suomessa ilmeisesti autoja ovat hankkineet ensiksi sellaiset henkilöt, joilla on ollut suuri liikkumisen tarve. Ajosuorite oli siten autoistumisen alkuaikoina, 1960-luvulla suuri. Tulotason kasvaessa henkilöauto on Suomessa yleistynyt niin, että 1990-luvun alussa noin kahdella kolmasosalla kotitalouksista on henkilöauto käytettävissään.

Tänä päivänä hyvin erilaisilla kotitalouksilla on käytössään henkilöauto, vaikkei liikkumistarve olisikaan normaalia suurempi, ja autokohtainen ajosuorite on ajan myötä pienentynyt. Ajosuoritteen kehitykseen vaikuttavat mm. väestön ikärakenteen ja tulotason kehitys sekä moniautoistuminen.

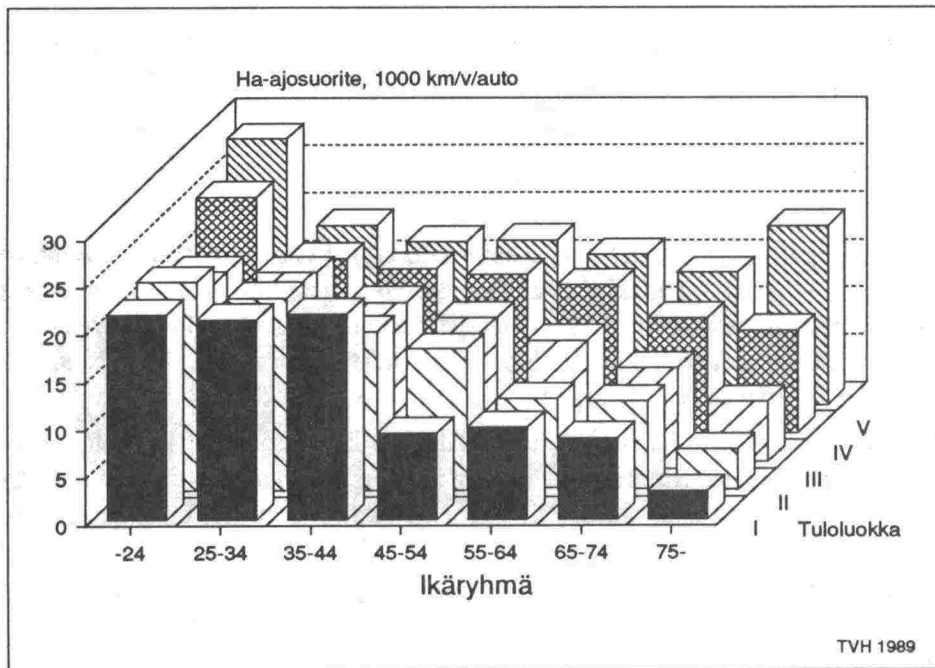
Tilastokeskuksen kotitaloustiedustelussa kysyttiin kotitalouksien henkilöauton käyttöä ensimmäistä kertaa vuonna 1985. Kotitaloustiedusteluja tehdään joka viides vuosi, ja vuoden 1990 tiedustelun tulokset valmistuvat vuonna 1992. Vuoden 1985 kotitaloustiedustelun tulosten mukaan henkilöauton käyttö jakaantui kotitalouden päämiehen ikäryhmän mukaan seuraavasti:

Ikäryhmä	Ajosuorite, km/vuosi
- 24	21 900
25 - 34	19 000
35 - 44	17 700
45 - 54	17 400
55 - 64	14 100
65 - 74	11 400
75 -	9 100
Keskimäärin	17 200

Henkilöautojen ajosuorite siis pienenee selvästi käyttäjän iän myötä. Tulojen suureneminen taas aiheuttaa ajosuoritteen kasvua. Vuonna 1985 henkilöauton käyttö jakaantui tuloryhmän mukaan seuraavasti:

Tulokvintiili	Ajosuorite, km/vuosi
I	15 300
II	16 200
III	16 600
IV	17 500
V	17 600
Keskimäärin	17 200

Ikä- ja tuloryhmittäisiin auton käyttölukuihin sisältyy moniautoistumisen vaikutus. Kun kotitaloudessa on useampia autoja, ajosuorite autoa kohti on yleensä pienempi kuin niissä kotitalouksissa, joissa on yksi auto, mutta kuitenkin useampia ajokortteja. Moniautoistumisen vaikutus näkyy siinä, että autokohtainen ajosuorite ei kahdessa ylimmässä tuloryhmässä ole paljoakaan suurempi kuin muissa tuloryhmissä, vaikka tulot ovatkin suuremmat. Henkilöauton vuotuinen ajosuorite kotitalouden päämiehen iän ja tuloryhmän mukaan on esitetty myös kuvassa 2.

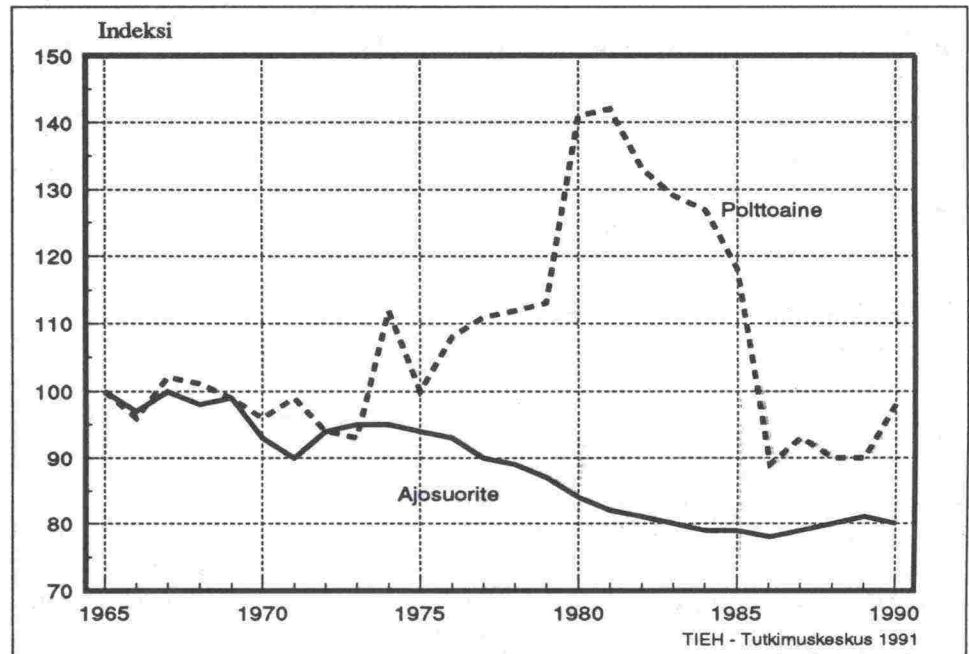


Kuva 2: Henkilöauton vuotuinen ajosuorite kotitalouden päämiehen iän ja tulokvintiilin mukaan vuonna 1985

### 3.2 Polttoaineen hinnan ja ajosuoritteen kehitys 1965 - 1990

Polttoaineen hinnan vaikutusta henkilöauton ajosuoritteen kehitykseen on hyvin vaikeaa arvioida, koska on yleensä monia muita vaikuttavia tekijöitä, jotka esiintyvät samanaikaisesti. Polttoaineen hinnan, tulokehityksen, ikärakenteen muutoksen ja moniautoistumisen lisäksi auton käyttöön vaikuttaa etenkin pitemmällä aikavälillä

muutokset alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityksessä sekä muutokset ihmisten elintavoissa ja asenteissa. Kuvassa 3 on esitetty polttoaineen hinnan ja henkilöauton ajosuoritteen kehitys ajanjaksolta 1965 - 1990.



Kuva 3: Polttoaineen hinnan ja henkilöauton ajosuoritteen kehitys vuosina 1965 - 1990

Kuvasta 3 voidaan päätellä sen verran, että tuntuvat polttoaineen hinnan korotukset 1980-luvun vaihteessa saivat aikaan ajosuoritteen pienenemistä. Vastaavasti ajosuorite kasvoi jälleen 1980-luvun loppupuolella, kun polttoaineen hinta jälleen halpeni. Tosin tuolloin vallitsi myös huomattavan hyvä talous- ja tulokehitys.

## 4 TUTKIMUKSEN TULOKSET

### 4.1 Syksyn 1990 korotusten vaikutus auton käyttöön

Elo-syyskuun aikana vuonna 1990 polttoaineen hinta nousi 60 - 70 penniä ja lähes 20 prosenttia. Heinäkuusta 1990 syyskuuhun 1990 bensiinin (95E) hinta nousi 373 pennistä 440 penniin litralta. Nousu ajoittui hyvin lyhyelle ajanjaksolle Irakin miehitettyä Kuwaitin. Suoritetun kyselytutkimuksen mukaan hinnan nousulla ei ollut kovinkaan suurta vaikutusta auton käyttöön. Ainoastaan 11.9 prosenttia ja 229 kotitaloutta noin 2000 autollisesta kotitaloudesta ilmoitti vähentäneensä autolla ajoa, eli valtaosaan autoilijoista kyseisen suuruisella hinnan korotuksella ei ollut mitään vaikutusta.

Ne, jotka vähensivät autonkäyttöä, ilmoittivat vähentäneensä sitä keskimäärin 340 km kuukaudessa, mikä merkitsee noin 4000 km vuodessa. Prosentteina vastaajat ilmoittivat vähentäneensä ajoa 20 prosenttia. Auton käyttöä vähentäneiden pienen lukumäärän takia tilastolliset johtopäätökset tutkimustuloksista syksyn 1990 osalta voivat kuitenkin olla vain suuntaa-antavia.

#### 4.1.1 Minkälaisia ajoja vähennettiin syksyllä 1990

Kyselyn mukaan ihmiset olisivat ensimmäisenä valmiita luopumaan suhteellisen lyhyistä viikonlopun vapaa-aikaan ja lomiin liittyvistä matkoista. Sen sijaan työmatkat nähtiin kaikkein välttämättöminä, ja niistä oli valmiita luopumaan vain noin 7 prosenttia autoilijoista. Matkan tarkoituksen mukaan auton käyttöä vähennettiin seuraavasti:

- työmatka-ajaja	6.6 %
- muita arkipäivän ajoja	21.8 %
- viikonloppu- ja loma-ajaja	41.0 %
- kaikkia ajoja	30.6 %

Matkan pituuden mukaan autonkäyttöä vähennettiin seuraavasti:

- alle 30 km	57.1 %
- 30 - 100 km	22.4 %
- yli 100km	16.1 %
- ei osaa sanoa	4.3 %

Mikäli seurantakuukauden auton käytön väheneminen jatkuisi koko vuoden, ja asiaa tarkasteltaisiin koko henkilöautoliikenteen osalta, ajosuorite autoa kohti pienenesi noin 3 prosenttia ja 500 km vuodessa. Tiehallituksen liikennelaskentojen mukaan yleisten teiden liikenteen kasvuvauhti hidastui vuoden 1990 viimeisellä neljänneksellä 3 - 4 prosenttia alkuvuoteen verrattuna. Tältä osin tutkimustulokset vastaavat liikennelaskennoilla saatuja liikenteen muutostietoja.

#### 4.1.2 Ketkä vähensivät ja mitä ajoja syksyllä 1990

Kotitalouksien auton käytön vähentämistä tarkasteltiin kotitalouden päämiehen iän, perhetyypin ja tulojen mukaan. Vastaajien iän mukaan auton käytön vähenemisessä ei näyttänyt olevan kovinkaan paljon eroja. Nuorista ikäryhmistä 16 prosenttia ilmoitti vähentäneensä auton käyttöä, kun vanhemmista ikäryhmistä noin 10 prosenttia oli muuttanut autoilutottumuksia.

Kaikista perhetyypeistä yhtä suuri osuus, 11 - 13 prosenttia oli vähentänyt auton käyttöä. Tulojen mukaan tarkasteltuna pienituloisista kotitalouksista 18 prosenttia ilmoitti vähentäneensä auton käyttöä, kun suurituloisista vastaava osuus oli 6 prosenttia. Ajokilometreittäin tarkasteltuna suurituloiset vähensivät autoilua saman verran kuin pienituloisetkin.

Nuoret ikäryhmät olivat jossain määrin muita herkempiä vähentämään työmatka-ajaja, mutta kaikki ikäryhmät vähensivät kuitenkin ensisijaisesti viikonlopun vapaa-ajan ja lomiin liittyviä matkoja. Niistä, jotka vähensivät auton käyttöä, noin 40 prosenttia kaikista ikäryhmistä vähensi vapaa-aikaan ja lomiin liittyviä ajoja. Samoin kaikista ikäryhmistä noin 60 prosenttia vähensi ajoja alle 30 kilometrin pituisilla matkoilla.

Kaikki perhetyypit vähensivät auton käyttöä lyhyillä matkoilla, yksin asuvat olivat muita taipuvaisempia vähentämään kaikkia matkoja, samoin kuin pienituloisimmatkin. Muuten ei eri tuloryhmien välillä ollut auton käytön muutoksissa eroja. Kaikki tuloryhmät halusivat vähentää ajoja lyhyillä matkoilla.

Henkilöauton käytön vähentämisestä syksyllä 1990 polttoaineen hinnannousun takia on esitetty yksityiskohtaisempaa tietoa liitetaulukoissa.

### 4.1.3 Auton käytön muutokset eri alueilla

Auton käytön vähentämisessä eri puolilla Suomea ei ollut paljoakaan eroja. Pohjois-Suomessa oltiin hiukan halukkaampia vähentämään kaikkea auton käyttöä kuin Etelä-Suomessa. Yllättäen Pohjois-Suomessa oltiin muuta Suomea halukkaampia vähentämään myös työmatka-ajoja. Noin 10 prosenttia auton käyttöä vähentäneistä piti ensisijaisena vähentää työmatka-ajoja, kun muilla alueilla vastaava luku oli 3 - 8 prosenttia. Etelä-Suomessa jätettiin muuta Suomea useammin tekemättä pitkät matkat. Alueittaisia henkilöauton käytön muutostietoja syksyllä 1990 on esitetty liite-  
taulukoissa.

### 4.2 Polttoaineen hinnan korotusten vaikutus vuonna 1991

Syksyn 1990 polttoaineen hinnan korotusten vaikutusten lisäksi haastateltavilta tiedusteltiin heidän ajokäyttäytymistään siinä tapauksessa, että polttoaineen hinta jäisi koko seuraavaksi vuodeksi (vuodeksi 1991) viime syksyn tasolle tai nousisi jonkin verran siitäkin. (Polttoaineen hinta ei jäänyt vuodeksi 1991 viime syksyn korkealle tasolle, vaan on halventunut siitä reaalisesti noin 10 prosenttia kesäkuuhun 1991 mennessä).

Polttoaineen hinnan jäädessä vuodeksi 1991 vähintään syksyn 1990 tasolle auton käytön vähentäjiä ilmoittautui selvästi enemmän kuin viime syksyn korotusten seurauksena. Nyt 36.3 prosenttia ja 702 kotitaloutta ilmoitti seuraavan vuoden aikana vähentävänsä auton käyttöä.

Ne, jotka aikoivat vähentää auton käyttöä, arvioivat vähentävänsä sitä 20 prosenttia ja 320 km kuukaudessa, mikä merkitsee lähes 4000 km vuoden aikana. Mikäli auton käytön vähennys suhteutetaan koko henkilöautoliikenteeseen, merkitsisi se noin 8 prosentin liikenteen vähennystä saman suuruusella autokannalla.

#### 4.2.1 Minkälaisia ajoja vähennetään vuonna 1991

Haastateltavien mukaan auton käytön väheneminen vuonna 1991 näyttäisi kohdistuvan samoihin matkaryhmiin kuin syksyllä 1990. Työmatkat säilyisivät lähes ennallaan. Tinkimään oltaisiin valmiita viikonlopun vapaa-aikaan ja lomiin liittyvistä matkoista. Matkan tarkoituksen mukaan auton käyttöä arveltiin vuonna 1991 vähennettävän seuraavasti:

- työmatka-ajoja	7.4 %
- muita arkipäivän ajoja	22.4 %
- viikonloppu- ja loma-ajoja	44.0 %
- kaikkia ajoja	25.4 %

Auton käytön väheneminen näyttää kohdistuvan myös vuonna 1991 enimmäkseen lyhyille matkoille.

Matkan pituuden mukaan auton käyttöä arvioitiin vähennettävän seuraavasti:

- alle 30 km	52.6 %
- 30-100 km	20.8 %
- yli 100 km	23.3 %
- ei osaa sanoa	3.3 %

Luvuista näkyy, että auton käytön vähentäminen kohdistuisi vuonna 1991 samoihin käyttökohteisiin kuin edellisenä syksynäkin, eli suhteellisen lyhyisiin viikonlopun vapaa-ajan- ja lomamatkoihin.

#### 4.2.2 Ketkä vähentävät ja mitä ajoja vuonna 1991

Kotitalouksien auton käytön vähenemistä vuoden 1991 aikana tarkasteltiin myös päämiehen iän, perhetyypin ja tulojen mukaisina. Polttoaineen korkea hinta vaikutti suunnilleen samalla tavalla erilaisten kotitalouksien autonkäyttötottumuksiin.

Eri ikäryhmiin kuuluvilla autonkäyttäjillä oli jonkin verran eroja ajojen vähentämisessä. Nuorista lähes 50 prosenttia lupasi vähentää autonkäyttöä, kun keski-ikäisistä vain 30 prosenttia arveli muuttavansa ajokäyttäytymistä. Vanhemmat autoilijat ajattelivat vähentävänsä kaikkia matkoja useammin kuin nuoret. Nuoret katsoivat vähentävänsä eniten lyhyitä, alle 30 kilometrin matkoja.

Perhetyypeistä yksinasuvat otaksuivat vähentävänsä auton käyttöä hiukan muita useammin. Yksin asuvista ja yksinhuoltajista lähes 20 prosenttia arveli vähentävänsä auton käyttöä työmatkoilla, kun muista perhetyypeistä vain 6 - 7 prosenttia oli valmis luopumaan auton käytöstä työmatkoilla. Matkan pituuden ja matkan tarkoituksen mukaan ei eri perhetyyppien välillä näytä olevan auton käytön muuttoaikomuksissa eroja.

Tuloryhmistä pienituloiset ovat muita halukkaampia vähentämään ajoja. Kaikki tuloryhmät haluavat kohdistaa käytön vähennykset viikonlopun vapaa-ajan ja lomiin liittyviin ajoihin.

Liitetaulukoissa on esitetty yksityiskohtaisempaa tietoa henkilöauton käytön vähentämisestä vuonna 1991 polttoaineen korkean hinnan seurauksena.

#### 4.2.3 Auton käytön muutokset eri alueilla

Auton käytön muutokset eri alueilla näyttävät olevan hyvin samankaltaisia myös vuonna 1991. Haluttomimpia auton käytön vähentämiseen ollaan Uudellamaalla. Etelä-Suomessa auton käytön väheneminen kohdistuu muuta Suomea enemmän lyhyehköihin matkoihin.

#### 4.3 Vaikutukset polttoaineen hinnan noustessa 6 markkaan/l

Lopuksi haastateltavilta kysyttiin, vähentäisivätkö he auton käyttöä, mikäli bensiinin hinta nousisi 6 markkaan litralta. Tällöin 65 prosenttia vastanneista ilmoitti vähentävänsä auton käyttöä. Auton käytön muutokset olisivat seuraavanlaisia:

- vähentäisi alle 10 %	23.7 %
- vähentäisi 10 - 30 %	28.8 %
- vähentäisi 31 - 50 %	9.2 %
- vähentäisi yli 50 %	3.2 %
- ei vähentäisi	29.3 %
- ei osaa sanoa	5.8 %

Bensiinin olennaisesti kallistuessa nuoret ovat vanhempia alttiimpia auton käytön vähentämiseen. Alle 25 vuotiaista 85 prosenttia vähentäisi auton käyttöä, mutta eläkeikäisistä vain 50 prosenttia on ajelun vähentämisen kannalla. Paitsi että nuoret vähentäisivät auton käyttöä useammin, he vähentäisivät sitä samalla enemmän kuin vanhemmat autoilijat.

Eri perhetyyppien välillä ei ole juurikaan eroja auton käytön vähentämisessä 6 markan litrahinnan takia. Yksinasuvat vähentävät hiukan muita enemmän ja lapsiperheet hiukan muita perhetyyppejä vähemmän.

Eri tuloryhmistä pienituloisetkaan eivät säikähdä kovin pahasti vielä bensiinin 6 markan litrahintaa. Erot auton käytön vähentämisessä eri tuloryhmien välillä ovat yllättävän pienet. Pienituloisista (alle 8000 mk/kk ansaitsevat) 67 prosenttia vähentäisi auton käyttöä ja suurituloisista (18 001- 30 000 mk/kk) saman tekisi 61 prosenttia auton käyttäjistä.

Bensiinin hinnan lisäkorotuksen vaikutuksissa on jonkin verran alueellisia eroja. Pohjois-Suomessa ollaan halukkaampia vähentämään autoilua kuin muualla maassa. Sitkeimmät autoilijat löytyvät Uudeltamaalta myös silloin, kun bensiini maksaa 6 markkaa litralta. Yksityiskohtaisempaa tietoa on liitetäulukoissa.

## 5 TULOSTEN TARKASTELUA

Tiivistettynä polttoaineen eri hinnankorotusvaihtoehtojen vaikutuksista auton käyttöön voidaan todeta että,

- syksyn 1990 polttoaineen hinnan korotusten takia 12 prosenttia kotitalouksista vähensi auton käyttöä
- jos polttoaineen hinta jäisi vuodeksi 1991 syksyn 1990 tasolle tai nousisi siitä vielä vähän, 36 prosenttia kotitalouksista arveli vähentävänsä auton käyttöä
- mikäli polttoaineen hinta nousisi 6 markkaan litralta, 65 prosenttia kotitalouksista ilmoitti vähentävänsä auton käyttöä.

Tutkimustulokset auton käytön vähentämisestä ovat siinä mielessä johdonmukaisia, että hinnankorotusten suuretsa yhä useammat kotitaloudet vähentävät auton käyttöä. Eri suuruisista hinnan korotuksista johtuva auton käytön vähentäminen näyttäisi toteutuvan hyvin samalla tavalla. Auton käytön vähentäminen näyttää kohdistuvan ensimmäisenä lyhyehköihin viikonloppu- ja loma-ajan matkoihin. Sen sijaan työmatkat ovat vähentämislistalla viimeisenä.

Nuoremmat ovat vanhempia jonkin verran halukkaampia muuttamaan autonkäyttötottumuksia, lapsiperheet kaikkein haluttomampia. Eri tuloryhmien ja alueiden välillä on vain pieniä eroja. Tutkimustulosten tulkinnan kannalta on ongelmallista hinnan korotuksia jo seurannut auton käytön vähentäminen ja tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuva auton käytön muutos. Sillä syksyllä 1990 vain 12 prosenttia vastaajista ilmoitti vähentäneensä auton käyttöä. Vastaajista kuitenkin 36 prosenttia arveli vähentävänsä ajoja seuraavana vuotena, vaikka polttoaineen hinta pysyisi samalla tasolla kuin syksyllä 1990, tai korkeintaan nousisi vähän. Vastaajat ehkä ajattelivat vähentävänsä auton käyttöä vasta myöhemmin siinä tapauksessa, että polttoaineen hinta näyttäisi jäävän pysyvästi korkeaksi.

Henkilöauton käyttö liittyy autoistuneissa maissa hyvin kiinteästi tottumuksiin, elämäntapoihin ja asenteisiin. Niitä on yleensä hyvin vaikeaa ja ainakin hidasta muuttaa. Siten tulevaisuuden mahdollisista muutoksista autonkäyttötottumuksissa polttoaineen hinnannousun seurauksena on vaikeaa tehdä luotettavia johtopäätöksiä. Huomenna ajateltu auton käytön vähentäminen saattaa ehkä jäädä toteutumatta. Joka tapauksessa näyttää siltä, että auton käytön tuntuvaan vähentämiseen tarvitaan tässä tutkimuksessa esiintyneitä selvästi suurempia polttoaineen hinnan korotuksia.

---

## 6 LIITETAULUKOITA



## 6.1 Ikäryhmittäiset taulukot

Taulukko 1: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän iän mukaan syksyllä 1990

Ikäryhmä	Auton käyttö			Autonkäytön vähentäjät	
	Väheni %	Ennallaan %	EOS %	Vähensivät km/kk	Vähensivät %
- 24	16	80	4	338	31
25 - 34	11	88	1	343	18
35 - 44	9	89	2	228	18
45 - 54	12	87	1	436	16
55 - 64	15	84	2	343	19
65 -	10	90	0	500	23
Keskim.	12	86	2	338	20

Taulukko 2: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän iän ja matkan tarkoituksen mukaan syksyllä 1990 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Ikäryhmä	Auton käytön vähennys, %				Yht.
	Työmatka-ajot	Muut arki-päiväajot	Viikonloppu/loma-ajot	Kaikki ajot	
- 24	11	14	47	28	100
25 - 34	7	26	44	23	100
35 - 44	5	25	48	23	100
45 - 54	8	23	43	28	100
55 - 64	3	26	21	50	100
65 -	0	14	29	57	100

Taulukko 3: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön iän ja matkan pituuden mukaan syksyllä 1990 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Ikäryhmä	Vähentyneet matkaryhmät, %				Yht.
	Alle 30 km	30 - 100 km	Yli 100 km	EOS	
- 24	54	27	20	0	100
25 - 34	58	18	21	3	100
35 - 44	60	29	11	0	100
45 - 54	59	14	17	10	100
55 - 64	63	21	5	11	100
65 -	25	25	25	25	100

Taulukko 4: Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän iän mukaan vuonna 1991

Ikäryhmä	Vähentäisi ajoa vuoden aikana		
	Kyllä	Ei	EOS
- 24	48	46	7
25 - 34	34	62	4
35 - 44	31	66	3
45 - 54	32	64	3
55 - 64	42	55	4
65 -	30	63	7
Keskim.	36	60	4

**Taulukko 5:** Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän iän mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Ikäryhmä	Käytön väheneminen vuoden aikana, %				EOS
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %	
- 24	46	41	6	2	5
25 - 34	50	45	2	1	3
35 - 44	48	44	3	2	3
45 - 54	41	45	5	4	5
55 - 64	39	43	6	2	10
65 -	43	43	0	5	10

**Taulukko 6:** Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän iän ja matkan tarkoituksen mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Ikäryhmä	Käytön väheneminen vuoden aikana, %				EOS
	Työmatka-ajot	Muut arki-päiväajot	Viikonloppu/loma-ajot	Kaikki ajot	
- 24	7	22	48	22	1
25 - 34	5	27	48	20	1
35 - 44	13	25	41	22	0
45 - 54	9	24	39	28	0
55 - 64	2	16	46	34	2
65 -	5	5	29	62	0

**Taulukko 7:** Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän iän ja matkan pituuden mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Ikäryhmä	Vähenevät matkaryhmät, %			EOS
	Alle 30 km	30 - 100 km	Yli 100 km	
- 24	60	16	24	1
25 - 34	49	23	25	4
35 - 44	56	26	17	2
45 - 54	50	16	29	5
55 - 64	43	24	24	9
65 -	38	25	38	0

**Taulukko 8:** Polttoaineen hinnannousun vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän iän mukaan, jos bensiini maksaisi 6 mk/l

Ikäryhmä	Vähentäisi ajoa, %				Ei vähentäisi	EOS
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %		
- 24	22	34	14	6	15	9
25 - 34	26	31	10	2	27	4
35 - 44	23	27	7	3	34	5
45 - 54	27	26	8	3	32	4
55 - 64	19	29	8	2	35	7
65 -	21	14	5	0	50	10

## 6.2 Perhetyypeittaiset liitetaulukot

**Taulukko 9: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän perhetyypin mukaan syksyllä 1990**

Perhetyyppi	Auton käyttö			Auton käytön vähentäjät	
	Väheni %	Ennallaan %	EOS %	Vähensivät km/kk	Vähensivät %
Yksin asuva aik.	11	87	2	350	32
Yksin huolt. perh.	14	83	3	200	20
Kaikki aikuisia	13	86	1	357	22
Lapsiperheet	11	87	2	317	17
<b>Keskim.</b>	<b>12</b>	<b>86</b>	<b>2</b>	<b>338</b>	<b>20</b>

**Taulukko 10: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän perhetyypin ja matkan tarkoituksen mukaan syksyllä 1990 (käyttöä vähentäneiden osalta)**

Perhetyyppi	Auton käytön vähennys, %			
	Työmatka-ajot	Muut arki-päiväajot	Viikonloppu/loma-ajot	Kaikki ajot
Yksin asuva aik.	0	13	25	63
Yksin huolt. perh.	0	60	40	0
Kaikki aikuisia	9	18	38	35
Lapsiperheet	5	25	47	23
<b>Keskim.</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>41</b>	<b>30</b>

**Taulukko 11: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän perhetyypin ja matkan pituuden mukaan syksyllä 1990 (käyttöä vähentäneiden osalta)**

Perhetyyppi	Vähentyneet matkaryhmät, %			
	Alle 30 km	30 - 100 km	Yli 100 km	EOS
Yksin asuva aik.	33	33	33	0
Yksin huolt. perh.	60	20	20	0
Kaikki aikuisia	56	20	16	9
Lapsiperheet	60	24	15	1
<b>Keskim.</b>	<b>57</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>4</b>

**Taulukko 12: Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttäjän perhetyypin mukaan vuonna 1991**

Perhetyyppi	Vähentäisi ajoa vuoden aikana		
	Kyllä	Ei	EOS
Yksin asuva aik.	40	56	4
Yksin huolt. perh.	33	64	3
Kaikki aikuisia	36	59	4
Lapsiperheet	36	60	5
<b>Keskim.</b>	<b>36</b>	<b>60</b>	<b>4</b>

**Taulukko 13: Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän perhetyypin mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)**

Perhetyyppi	Käytön väheneminen, %				EOS
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %	
Yksin asuva aik.	35	49	7	2	7
Yksin huolt. perh.	50	50	0	0	0
Kaikki aikuisia	46	42	4	2	5
Lapsiperheet	46	43	3	2	5
<b>Keskim.</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

**Taulukko 14: Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän perhetyypin ja matkan tarkoituksen mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)**

Perhetyyppi	Käytön väheneminen, %				EOS
	Työmatka-ajot	Muut arki-päiväajot	Viikonloppu/loma-ajot	Kaikki ajot	
Yksin asuva aik.	19	12	42	26	0
Yksin huolt. perh.	17	17	50	17	0
Kaikki aikuisia	5	20	45	29	1
Lapsiperheet	7	26	43	23	1
<b>Keskim.</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>44</b>	<b>25</b>	<b>1</b>

**Taulukko 15: Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän perhetyypin ja matkan pituuden mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)**

Perhetyyppi	Vähenevät matkaryhmät, %			EOS
	Alle 30 km	30 - 100 km	Yli 100 km	
Yksin asuva aik.	60	18	18	5
Yksin huolt. perh.	50	30	20	0
Kaikki aikuisia	53	20	22	5
Lapsiperheet	51	21	26	2
<b>Keskim.</b>	<b>53</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>3</b>

**Taulukko 16: Polttoaineen hinnannousun vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän perhetyypin mukaan, jos bensiini maksaisi 6 mk/l**

Perhetyyppi	Vähentäisi ajoa, %				Ei vähentäisi	EOS
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %		
Yksin asuva aik.	18	24	10	7	35	6
Yksin huolt. perh.	32	26	9	6	26	0
Kaikki aikuisia	22	31	8	3	31	5
Lapsiperheet	26	27	11	3	27	6
<b>Keskim.</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	<b>6</b>

## 6.3 Tuloryhmittäiset liitetaulukot

Taulukko 17: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän tulojen mukaan syksyllä 1990

Tulot mk/kk	Auton käyttö				Autonkäytön vähentäjät	
	Väheni %	Ennallaan %	EOS	Vähensi keskim. %	Vähensivä t km/kk	Vähensivä t %
- 8 000	18	82	1	18	308	27
8 001 - 12 000	12	86	2	12	210	18
12 001 - 14 000	11	88	1	11	288	21
14 001 - 18 000	11	89	0	11	436	19
18 001 - 30 001	6	93	1	6	1000	14
<b>Keskim.</b>	<b>12</b>	<b>87</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>338</b>	<b>20</b>

Taulukko 18: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän tulojen ja matkan tarkoituksen mukaan syksyllä 1990 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Tulot mk/kk	Auton käytön vähennys, %			
	Työmatka-ajot	Muut arki-päiväajot	Viikonloppu/loma-ajot	Kaikki ajot
- 8 000	2	16	38	45
8 001 - 12 000	4	26	46	24
12 001 - 14 000	11	26	42	21
14 001 - 18 000	6	31	41	22
18 001 - 30 001	18	14	36	32
<b>Keskim.</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>41</b>	<b>30</b>

Taulukko 19: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän tulojen ja matkan pituuden mukaan syksyllä 1990 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Tulot mk/kk	Vähentyneet matkaryhmät, %			
	Alle 30 km	30 - 100 km	Yli 100 km	EOS
- 8 000	47	34	19	0
8 001 - 12 000	66	20	11	3
12 001 - 14 000	53	27	20	0
14 001 - 18 000	76	8	16	0
18 001 - 30 001	67	33	0	0
<b>Keskim.</b>	<b>57</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>4</b>

Taulukko 20: Polttoaineen hinnannousun vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän tulojen mukaan vuonna 1991

Tulot mk/kk	Vähentäisi myös vuoden aikana		
	Kyllä	Ei	EOS
- 8 000	44	53	3
8 001 - 12 000	39	57	4
12 001 - 14 000	41	55	4
14 001 - 18 000	35	63	2
18 001 - 30 001	29	70	2
<b>Keskim.</b>	<b>36</b>	<b>59</b>	<b>4</b>

**Taulukko 21:** Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän tulojen mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Tulot mk/kk	Auton käytön väheneminen, %				EOS
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %	
- 8 000	42	40	6	5	6
8 001 - 12 000	46	46	3	1	4
12 001 - 14 000	54	41	3	1	0
14 001 - 18 000	44	49	4	2	2
18 001 - 30 001	44	50	3	1	2
Keskim.	45	43	4	2	5

**Taulukko 22:** Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän tulojen ja matkan tarkoituksen mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Tulot mk/kk	Auton käytön väheneminen, %				EOS
	Työmatka-ajot	Muut arki-päiväajot	Viikonloppu/loma-ajot	Kaikki ajot	
- 8 000	10	13	40	36	1
8 001 - 12 000	6	23	43	28	1
12 001 - 14 000	7	30	46	17	0
14 001 - 18 000	6	31	46	17	0
18 001 - 30 001	12	21	46	21	0
Keskim.	7	22	44	25	1

**Taulukko 23:** Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän tulojen ja matkan pituuden mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Tulot mk/kk	Vähenevät matkaryhmät, %			EOS
	Alle 30 km	30 - 100 km	Yli 100 km	
- 8 000	55	24	18	2
8 001 - 12 000	53	23	22	2
12 001 - 14 000	51	23	25	2
14 001 - 18 000	51	20	27	1
18 001 - 30 001	51	27	23	0
Keskim.	53	21	23	3

**Taulukko 24:** Polttoaineen hinnannousun vaikutus henkilöauton käyttöön käyttäjän tulojen mukaan, jos bensiini maksaisi 6 mk/l

Tulot, mk/kk	Vähentäisi ajoa, %				Ei vähentäisi	EOS
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %		
- 8 000	21	31	10	6	29	4
8 000 - 12 000	26	29	9	3	30	3
12 001 - 14 000	23	32	11	5	23	5
14 001 - 18 000	25	29	11	3	28	4
18 001 - 30 001	24	28	7	2	36	4
Keskim.	24	29	9	3	29	6

## 6.4 Alueittaiset liitetaulukot

Taulukko 25: Polttoaineen hinnannousun vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain syksyllä 1990

Alue	Auton käyttö			Auton käytön vähentäjät	
	Väheni %	Ennallaan %	EOS %	Vähensivät km/kk	Vähensivät %
Pohjois-Suomi	14	84	2	299	20
Väli-Suomi	14	84	2	460	19
Turku-Tampere alue	10	88	2	268	21
Uusimaa	9	89	2	220	23
Keskim.	12	86	2	318	20

Taulukko 26: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain matkan tarkoituksen mukaan syksyllä 1990 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Alue	Auton käytön vähennys, %			
	Työmatka-ajot	Muut arkipäiväajot	Viikonloppu/loma-ajot	Kaikki ajot
Pohjois-Suomi	10	16	47	27
Väli-Suomi	3	27	38	32
Turku-Tampere alue	6	22	39	33
Uusimaa	8	24	37	32
Keskim.	7	22	41	30

Taulukko 27: Polttoaineen hinnannousun (+20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain matkan pituuden mukaan syksyllä 1990 (käyttöä vähentäneiden osalta)

Alue	Vähentyneet matkaryhmät, %			
	Alle 30 km	30 -100 km	Yli 100 km	EOS
Pohjois-Suomi	57	20	15	7
Väli-Suomi	60	21	14	5
Turku-Tampere alue	57	22	19	3
Uusimaa	50	31	19	0
Keskim.	57	22	16	4

Taulukko 28: Polttoaineen hinnannousun vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain vuonna 1991

Alue	Vähentäisi ajoa vuoden aikana		
	Kyllä	Ei	EOS
Pohjois-Suomi	39	56	5
Väli-Suomi	37	58	5
Turku-Tampere alue	40	57	4
Uusimaa	28	68	4
Keskim.	36	59	4

**Taulukko 29: Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)**

Alue	Auton käytön väheneminen, %				EOS
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %	
Pohjois-Suomi	42	45	5	2	6
Väli-Suomi	46	44	4	1	6
Turku-Tampere alue	48	42	2	2	6
Uusimaa	46	42	5	3	3
<b>Keskim.</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

**Taulukko 30: Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain matkan tarkoituksen mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)**

Alue	Auton käytön väheneminen, %				EOS
	Työmatka-ajot	Muut arki-päiväajot	Viikonloppu/loma-ajot	Kaikki ajot	
Pohjois-Suomi	5	20	48	26	1
Väli-Suomi	9	22	41	26	1
Turku-Tampere alue	8	24	44	24	0
Uusimaa	7	24	41	27	1
<b>Keskim.</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>44</b>	<b>25</b>	<b>1</b>

**Taulukko 31: Polttoaineen hinnannousun (väh. +20 %) vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain matkan pituuden mukaan vuonna 1991 (käyttöä vähentäneiden osalta)**

Alue	Vähenevät matkaryhmät, %			EOS
	Alle 30 km	30 - 100 km	Yli 100 km	
Pohjois-Suomi	59	17	21	3
Väli-Suomi	52	20	25	3
Turku-Tampere alue	50	23	23	4
Uusimaa	49	24	25	2
<b>Keskim.</b>	<b>53</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>3</b>

**Taulukko 32: Polttoaineen hinnannousun vaikutus henkilöauton käyttöön alueittain, jos bensiini maksaisi 6 mk/l**

Alue	Vähentäisi ajoa, %				Ei vähentäisi	EOS
	Alle 10 %	10 - 30 %	31 - 50 %	Yli 50 %		
Pohjois-Suomi	26	32	9	4	22	6
Väli-Suomi	21	29	11	2	32	6
Turku-Tampere alue	23	30	9	3	29	5
Uusimaa	24	24	7	3	35	7
<b>Keskim.</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	<b>6</b>



ISBN 951-47-4971-5  
ISSN 0788-3722  
TIEL 320 0030