



Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Linea Konsultit Oy		Tutkimusraportti	
Ville Voltti, Maija Luoma		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi			
Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa			
Tiivistelmä			
<p>Tutkimuksessa on selvitetty ihmisten kulkutapavalintojen monipuolisuutta pääkaupunkiseudulla, Tampereella, Oulussa ja Turussa. Työssä muodostettiin viisi liikkujaryhmää sen mukaan, mitä kulkutapaa vastaajat yleensä käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulkutavan käyttöön. Liikkujaryhmät olivat vannoutuneet autoilijat, autoilijat, joukkoliikenteen kanta-asiakkaat, jalan tai pyörällä kulkijat ja kulkutapojen sekakäyttäjät.</p> <p>Liikkujaryhmien suhteellisissa osuuksissa oli huomattavia eroja kaupunkien välillä. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien osuus oli selvästi yhteydessä joukkoliikenteen palvelutasoon. Vannoutuneiden autoilijoiden osuus näyttäisi olevan suhteellisen vakio, mutta kaupunkien sisällä eri alueiden välillä oli huomattavia eroja.</p> <p>Autonomistus vaikuttaa odotetun voimakkaasti kulkutottumuksiin. Noin 70 % autollisista oli autoilijoita tai vannoutuneita autoilijoita ja vastaavasti noin 70 % autottomista oli joukkoliikenteen kanta-asiakkaita tai jalan tai pyörällä kulkijoita. Kulkutapojen sekakäyttäjät on ainoa ryhmä, johon kuului merkittävä osa (20 %) sekä autollisista että autottomista henkilöistä.</p> <p>Kulkutapojen sekakäyttö oli yleistä kaikissa kaupungeissa ja matkaryhmissä. Tutkimusalueiden asukkaat käyttävät kulkutapoja monipuolisesti eivätkä ole sitoutuneet vain yhden kulkutavan käyttöön.</p> <p>On realistista tavoitella sitä, että suuri osa autoilijoista käyttäisi auton ohella joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä. Kestävien kulkutapojen yhdistelmällä on parhaat mahdollisuudet saavuttaa henkilöauton kanssa kilpailukykyinen liikkumisen palvelutaso ja sitä kautta tukea sekä kokonaan autotonta elämäntapaa että henkilökohtaisen auton käyttöä kestäväällä tavalla.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
Joukkoliikenne, kulkutavan valinta, liikkumistottumukset			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilö/LVM: Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2007		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkójulkaisu)	978-952-201-847-2 (painotuote) 978-952-201-848-9 (verkkójulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
92	suomi	15 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Linea Konsultit Oy		Typ av publikation Undersökningsrapport	
Ville Voltti, Maija Luoma		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Trafikantgrupperna i finländska städer			
Referat <p>I denna undersökning har man utrett hur mångsidigt människorna väljer färd sätt i huvudstadsregionen, Tammerfors, Uleåborg och Åbo. I arbetet bildades fem olika trafikantgrupper enligt svars personernas vanligaste färd sätt och enligt i vilken utsträckning de föredrog att använda detta färd sätt. Trafikantgrupperna var inbitna bilister, bilister, stamkunder i kollektivtrafiken, fotgängare och cyklister samt personer som använder olika färd sätt.</p> <p>Betydande skillnader förekom städerna emellan gällande trafikantgruppernas relativa andelar. Andelen stamkunder i kollektivtrafiken och blandanvändare var tydligt förknippad med kollektivtrafikens servicenivå. Andelen inbitna bilister verkar vara relativt konstant, men det förekom stora skillnader mellan olika områden i städerna.</p> <p>Innehav av bil inverkar som väntat kraftigt på resvanorna. Cirka 70 % av dem som har bil var bilister eller inbitna bilister och motsvarande var 70 % av dem som inte har bil stamkunder i kollektivtrafiken, fotgängare eller cyklister. De som använder olika färd sätt var den enda gruppen där en betydande del (20 %) bestod av såväl bilister som personer utan bil.</p> <p>I samtliga städer använde trafikantgrupperna allmänt olika färd sätt. Invånarna i undersökningsområdena använder färd sätten mångsidigt och har inte gått in för endast ett färd sätt.</p> <p>Det är realistiskt att eftersträva att en stor del av bilisterna förutom bilen skulle använda kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. En kombination av hållbara färd sätt ger den bästa möjligheten att uppnå en servicenivå i trafiken som kan konkurrera med personbilen och som därigenom stöder såväl en livsstil helt utan bil som användning av egen bil på ett hållbart sätt.</p>			
Nyckelord Kollektivtrafik, val av färd sätt, resvanor			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är Katariina Myllärniemi.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 9/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-847-2 (trycksak) 978-952-201-848-9 (nätpublikation)
Sidoantal 92	Språk finska	Pris 15 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Linea Consultants Ltd.		Type of publication Report	
Ville Voltti, Maija Luoma		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Personal repertoire of travel modes – mover groups in Finnish cities			
Abstract <p>This research concerns the variety of the way people use different travel modes in four Finnish cities. Five mover groups were defined based on what travel mode or a combination of travel modes respondents usually used and how committed they were to using it. The groups were heavy car users, car users, regular customers of public transport, people who prefer walking or cycling, and people who mix all modes.</p> <p>The mover group shares varied significantly between the cities. The share of regular customers of public transport and people who mix all modes was clearly influenced by the level of service of public transport. The share of heavy car users appears to be relatively constant, but within each city there were significant differences between different parts of the city.</p> <p>As expected, car ownership has a major impact on travel mode repertoires. Of those who have access to a car, approximately 70 % are car users or heavy car users. Respectively, of those who don't have access to a car, 70 % are regular customers of public transport or prefer walking or cycling. People who mix all modes was the only group to which belongs a significant share (20 %) of people regardless of access to a car.</p> <p>The study shows that in all cities and in all trip groups people use various travel modes and are generally not committed to a single one.</p> <p>It is quite realistic to strive for a situation where significant share of people that have access to a car would still also use public transport and walk or ride a bicycle. Together the sustainable travel modes can achieve a level of service that can best compete with the private car. This will support both a carless lifestyle and sustainable use of a private car.</p>			
Keywords Public transport, mode choice, travel habits			
Miscellaneous Contact Person at the Ministry: Ms Katariina Myllärniemi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 9/2007		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-847-2 (printed version) 978-952-201-848-9 (electronic version)
Pages, total 92	Language Finnish	Price €15	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Eri kulkutapojen välinen kilpailuasetelma on keskeinen teema strategisen tason liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelussa. Yksilön kannalta liikennejärjestelmä on kuitenkin kokonaisuus, jota hän hyödyntää parhaaksi katsomallaan tavalla täyttääkseen yksilölliset liikkumistarpeensa. Riippuen näkökulmasta, kulkutavat voivat olla toistensa kilpailijoita tai tukea toisiaan. Tätä kaksijakoisuutta voidaan pohtia sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta.

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää Turun kaupunkiseudulla, Tampereella ja Oulussa, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät eri kulkutapoja ja kuinka sitoutuneita he ovat tietyn kulkutavan käyttöön. Lisäksi tavoitteena oli selvittää kulkutapavalintojen syitä ja taustoja, esimerkiksi sosioekonomisten tekijöiden tai asuinpaikan vaikutusta. Pyrkimyksenä oli löytää lähestymistapa, jolla kulkumuodon valintaa pystytään selvittämään monipuolisesti yksilön näkökulmasta, mutta kuitenkin siten, että työ tuottaa määrällistä tietoa joukkoliikennesuunnittelun tarpeisiin. Vertailutietona käytettiin pääkaupunkiseudun vastaavia tuloksia aiemmasta kulkutapojen rinnakkaiskäytön tutkimuksesta (LVM 21/2006).

Työ toteutettiin osana liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (JOTU) 2004–2007 (www.jotu.fi). Työn rahoittajina toimivat liikenne- ja viestintäministeriö, Varsinais-Suomen liitto, Tampereen kaupunki ja Oulun kaupunki. Työtä tehtiin hyvässä yhteistyössä, mikä antaa soveliaat lähtökohdat muidenkin kaupunkiseutujen liikkujaryhmien hahmottamiselle.

Työn ohjausryhmän muodostivat Katariina Myllärniemi (puheenjohtaja, LVM), Kati Kiiskilä (puheenjohtaja 9.10.2006 saakka), Janne Virtanen (Varsinais-Suomen liitto), Lauri Helke (Tampereen kaupunki), Jaakko Ylinampa (Oulun kaupunki) sekä Timo Saarinen (YM). Kiitos ohjausryhmälle asiaan paneutumisesta. Kiitos myös työn toteutuksesta vastanneille konsulteille DI Ville Voltille ja tekn. yo Maija Luomalle hyvin suoritetusta työstä.

Helsingissä 2.2.2007

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja

SISÄLLYSLUETTELO

Liiteluettelo Taulukkoluettelo Kvaluettelo

1	Johdanto	5
2	Tavoitteet ja tutkimusmenetelmä	6
2.1	Tavoitteet	6
2.2	Tutkimusmenetelmä	6
2.3	Matkaryhmät.....	7
2.4	Käsitteet	8
2.5	Kulikutapapalettien muodostaminen	9
2.6	Liikkujaryhmien muodostaminen.....	10
3	Kulikutapapaletit matkaryhmittäin ja kaupungeittain	12
3.1	Työmatkat.....	12
3.2	Päivittäistavaroiden ostosmatkat	14
3.3	Muut ostos- ja asiointimatkat.....	16
3.4	Säännölliset harrastusmatkat	18
3.5	Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla	20
3.6	Matkaryhmien vertailu	22
4	Liikkujaryhmät	23
4.1	Liikkujaryhmien osuudet eri kaupungeissa	24
4.2	Liikkujaryhmien taustatiedot.....	25
4.2.1	Ikä ja sukupuoli	25
4.2.2	Perhetyyppi	27
4.2.3	Asumismuoto	27
4.2.4	Eri liikkujaryhmien suosimat asuinalueet.....	28
4.2.5	Ajokortti ja auton käyttömahdollisuus	33
4.2.6	Talouksien autonomistus.....	34
4.2.7	Syyt autonomistukseen ja autottomuuteen	36
4.2.8	Tarve ja aikomus hankkia auto ja mahdollisuus luopua autosta.....	37
4.2.9	Joukkoliikenteen lippulajit	38
4.2.10	Yhteenveto liikkujaryhmien taustatiedoista	38
4.3	Mielipiteet liikkumiseen ja asumiseen liittyvistä väittämistä	40
4.3.1	Mielipiteiden selvittäminen.....	40
4.3.2	Liikkujaryhmien ja kaupunkien vertailu.....	40
4.3.3	Hyötyliikunta, ympäristöseikat ja hinta.....	44
4.3.4	Joukkoliikenteen palvelutaso	46
4.3.5	Asuminen	49
4.3.6	Sosiaalinen turvallisuus.....	50
4.3.7	Yhteenveto liikkumiseen ja asumiseen liittyvistä mielipiteistä.....	51
4.4	Mielipiteet kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä helpottavista toimenpiteistä.....	53
4.4.1	Mielipiteiden selvittäminen.....	53
4.4.2	Vastaajien mielestä parhaat toimenpiteet	53
4.5	Yhteenveto kaupunkien ja liikkujaryhmien vertailusta	61
5	Yhteenveto ja pohdintaa	62

Lähdeluettelo

Liitteet

LIITELUETTELO

- Liite 1. Tampereen kyselylomake.
- Liite 2. Oulun, Tampereen ja Turun perusjoukko, havaintomäärät, vastausprosentit ja laajennuskertoimet ositteittain.
- Liite 3. Liikkujaryhmien määrittäminen.
- Liite 4. Pää- ja sivukulkevat matkaryhmittäin pääkaupunkiseudulla, Tampereella, Oulussa, Turussa ja Turun kehyskunnissa.
- Liite 5. Lippulajien käyttö liikkujaryhmittäin Tampereella, Oulussa ja Turussa.
- Liite 6. Vastaaajien mielipiteet joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöä helpottavista toimenpiteistä: keskiarvot iän, sukupuolen, autonkäyttömahdollisuuden ja kaupungin mukaan.
- Liite 7. Vertailutietoja kaupungeittain.

TAULUKKOLUETTELO

- Taul. 1. Tutkimusalueet, otoskoot ja havaintomäärät.
- Taul. 2. Keskimääräinen autojen määrä aikuista kohti liikkujaryhmittäin.
- Taul. 3. Autottomien talouksien ja autottomien lapsiperheiden tarve ja aikomus hankkia auto.

KUVALUETTELO

- Kuva 1. Liikkujaryhmän määrittäminen.
- Kuva 2. Asukkaiden pääkulkevat työmatkoilla.
- Kuva 3. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkevat työmatkoilla.
- Kuva 4. Asukkaiden pääkulkevat päivittäistavaroiden ostosmatkoilla.
- Kuva 5. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkevat päivittäistavaroiden ostosmatkoilla.
- Kuva 6. Asukkaiden pääkulkevat muilla ostos- ja asiointimatkoilla.
- Kuva 7. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkevat muilla ostos- ja asiointimatkoilla.
- Kuva 8. Asukkaiden pääkulkevat säännöllisillä harrastusmatkoilla.
- Kuva 9. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkevat säännöllisillä harrastusmatkoilla.
- Kuva 10. Asukkaiden pääkulkevat muilla vapaa-ajan matkoilla.
- Kuva 11. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkevat muilla vapaa-ajan matkoilla.
- Kuva 12. Asukkaiden pääkulkevat matkaryhmittäin..

- Kuva 13. Liikkujaryhmien osuudet eri kaupungeissa.
- Kuva 14. Eri-ikäisten miesten ja naisten sijoittuminen liikkujaryhmiin pääkaupunkiseudulla.
- Kuva 15. Eri-ikäisten miesten ja naisten sijoittuminen liikkujaryhmiin Tampereella, Oulussa ja Turussa.
- Kuva 16. Perhetyyppien jakauma liikkujaryhmittäin.
- Kuva 17. Asumismuodon jakauma liikkujaryhmittäin.
- Kuva 18. Asumismuodon jakauma kaupungeittain.
- Kuva 19. Liikkujaryhmien suosimat alueet Tampereella.
- Kuva 20. Liikkujaryhmien suosimat alueet Oulussa
- Kuva 21. Liikkujaryhmien suosimat alueet Turussa.
- Kuva 22. Autonkäyttömahdollisuuden jakauma liikkujaryhmittäin.
- Kuva 23. Liikkujaryhmien jakauma autonkäyttömahdollisuuden mukaan.
- Kuva 24. Talouksien autonomistuksen jakauma liikkujaryhmittäin ja kaupungeittain.
- Kuva 25. Autottomien perustelut autottomuudelle.
- Kuva 26. Autollisten perustelut auton omistukselle.
- Kuva 27. Eri lippulajeja käyttävien asukkaiden osuudet kaupungeittain.
- Kuva 28. Mielipiteet liikenteeseen liittyvistä väittämistä liikkujaryhmittäin.
- Kuva 29. Mielipiteet liikenteeseen liittyvistä väittämistä kaupungeittain.
- Kuva 30. Liikunta kevyen liikenteen käytön motiivina.
- Kuva 31. Matkan hinnan vaikutus kulkutavan valinnassa.
- Kuva 32. Joukkoliikenteen nopeus kulkutapana.
- Kuva 33. Kävelyetäisyys kotoa joukkoliikenteen pysäkille.
- Kuva 34. Joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen sopivuus.
- Kuva 35. Joukkoliikenneinformaation saatavuus.
- Kuva 36. Mielipiteet asumiseen liittyvistä väittämistä liikkujaryhmittäin.
- Kuva 37. Mielipiteet asumiseen liittyvistä väittämistä kaupungeittain.
- Kuva 38. Sosiaalinen turvallisuuden tunne yksin kävellessä iän ja sukupuolen mukaan.
- Kuva 39. Sosiaalinen turvallisuuden tunne joukkoliikenteen pysäkeillä iän ja sukupuolen mukaan.
- Kuva 40. Tamperelaisten mielipiteet toimenpiteistä.
- Kuva 41. Tamperelaisten mielipiteet toimenpiteistä liikkujaryhmittäin.
- Kuva 42. Oululaisten mielipiteet toimenpiteistä.
- Kuva 43. Oululaisten mielipiteet toimenpiteistä liikkujaryhmittäin.
- Kuva 44. Turkulaisten mielipiteet toimenpiteistä.
- Kuva 45. Turkulaisten mielipiteet toimenpiteistä liikkujaryhmittäin.

1 Johdanto

Vuonna 2006 valmistuneessa Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali -tutkimuksessa (KULKURI 1) selvitettiin, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät liikkumisessaan eri kulkutapoja (Voltti ym. 2006a). Tutkimuksessa muodostettiin viisi liikkujaryhmää sen mukaan, mitä kulkutapaa vastaajat yleensä käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulkutavan käyttöön. Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa -tutkimus (KULKURI 2) on jatkoa vuonna 2006 valmistuneelle työlle ja laajentaa tarkastelun useammille kaupunkiseuduille.

Kulkuri-hankkeissa on selvitetty kulkutavan valintaa yksilön näkökulmasta. Tulosten kannalta tämä tarkoittaa, että tutkimuksessa esitetyt jakaumat kuvaavat sitä, kuinka paljon on tietynlaisia kulkutottumuksia omaavia henkilöitä. Tämä on käsitteellisesti eri asia kuin "perinteinen" kulkutapajakauma, joka kertoo kuinka paljon matkoja tehdään tietyllä kulkutavalla. Kulkutapavalintoja tarkastellaan yleisellä tasolla rajoittumatta tiettyyn matkaan ja yhteen valittuun kulkutapaan. Näin voidaan paneutua siihen, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät eri kulkutapoja. Toisaalta tutkimusmenetelmä ei mahdollista matkojen määrän ja suuntautumisen käsittelyä, eikä tuloksia tämän takia voi suoraan verrata muihin tutkimuksiin.

Ensimmäisessä vaiheessa tutkimusaineisto kattoi pääkaupunkiseudun asukkaat. Tämän tutkimuksen yhteydessä on kerätty vastaava aineisto Oulun ja Tampereen kaupungeista sekä Turun kaupungista ja sen kehyskunnista. Tämän työn keskeinen teema on tutkittujen kaupunkien vertailu liikkujaryhmien pohjalta. Turun kehyskuntien aineistoa käsitellään myöhemmin erikseen.

Molemmat Kulkuri-tutkimukset ovat osa liikenne- ja viestintäministeriön vuosille 2004–2007 ajoittuvaa Joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (JOTU).

2 Tavoitteet ja tutkimusmenetelmä

2.1 Tavoitteet

Aiemmassa Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali (KULKURI 1) -tutkimuksessa (Voltti ym., 2006a.) selvitettiin, kuinka monipuolisesti pääkaupunkiseudun asukkaat käyttävät eri kulikutapoja ja kuinka sitoutuneita he ovat tietyn kulkutavan käyttöön. Lisäksi tutkittiin kulikutapavalintojen syitä ja taustoja, esimerkiksi sosioekonomisten tekijöiden vaikutusta kulkutavan valintaan.

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli laajentaa tarkastelua muille kaupunkiseuduille sekä verrata kaupunkeja toisiinsa ja pääkaupunkiseutuun. Vertailut tehtiin liikkujaryhmien ja muiden KULKURI 1 -tutkimuksen keskeisimpien käsitteiden ja analyysien pohjalta. Lisäksi tavoitteena oli selvittää kaupunkikohtaisesti eräiden liikennepoliittisten toimien merkitystä joukko liikenteen ja kevyen liikenteen käytön edistämisen näkökulmasta.

2.2 Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen perusjoukkona oli Tampereen, Oulun ja Turun kaupunkien alueella vakinaisesti asuvat 18–64 -vuotiaat henkilöt. Tampereen ja Turun kaupunkien laajat maaseutumaiset alueet (Teisko ja Maaria-Paattinen) rajattiin tarkastelun ulkopuolelle. Aineisto yhdistettiin aiemman tutkimuksen aineistoon, jonka perusjoukkona oli pääkaupunkiseudulla vakinaisesti asuvat 18–64 -vuotiaat henkilöt. Tutkimuksen yhteydessä kerättiin lisäksi aineisto Turun seudun alueellisesti laajempaa tarkastelua varten, jota ei kuitenkaan käsitellä tässä työssä. Otos on tarkemmin kuvattu taulukossa 1.

Tutkimusaineisto kerättiin postikyselyllä, joka lähetettiin pääkaupunkiseudun osalta toukokuun alkupuolella 2005 ja muiden alueiden osalta toukokuun alkupuolella 2006. Otos poimittiin Väestörekisterikeskuksen väestötietojärjestelmästä kunnittain, ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan. Laitosväestö, asunnottomat ja ulkomailla asuvat jäivät otoksen ulkopuolelle. Jälkimmäisessä otoksessa ennakoitiin naisten suurempi vastausaktiivisuus valitsemalla otokseen suhteellisesti enemmän miehiä kuin naisia.

Taulukko 1. Tutkimusalueet, otoskoot ja havaintomäärät.

ALUE	ALUEEN MÄÄRITTELY	OTOSKOKO	HAVAINNOT
Tampere	Tampereen kaupunki pois lukien suuralue nro 7 (Pohjoinen/Teisko)	miehiä: 1600 naisia: 1400	1090
Oulu	Oulun kaupunki	M: 1600 N: 1400	1035
Turku (kaupunkialue)	Turun kaupunki pois lukien suuralue nro 9 (Maaria-Paattinen)	M: 1600 N: 1400	991
Turun kehyskunnat (sisäkehä)	Raisio, Kaarina, Naantali	M: 650 N: 600	406
Turun kehyskunnat (ulkokehä)	Turun kaupungin suuralue nro 9 (Maaria-Paattinen), Parainen, Piikkiö, Lieto, Rusko, Masku, Merimasku ja Rymättylä	M: 650 N: 600	409
Pääkaupunkiseutu	Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen	M:1500 N:1500	1093
		Yhteensä 14500	Yhteensä 5024

Kaupunkikohtaiset tutkimuslomakkeet olivat lähes identtiset. Paikallisten tietotarpeiden täyttämiseksi pääkaupunkiseudun lomakkeessa olleita asumiseen liittyviä kysymyksiä korvattiin erilaisia liikennepoliittisia toimia koskevilla kysymyksillä. Uudet kysymykset olivat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta samansisältöiset kaikissa kolmessa lomakkeessa. Lomakkeeseen lisättiin myös valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (HLT 2004–2005.) käytetty kulkutapojen käyttöä koskeva kysymys, jotta aineistoja olisi tulevaisuudessa mahdollista vertailla. Tampereen kyselylomake on esitetty liitteessä 1.

Tutkimuslomake oli laaja, mutta ei kuitenkaan sisältänyt vastaajalle työlääksi arvioitua matkapäiväkirja-osuutta. Liikennetutkimuksille tyypillinen matkapäiväkirja korvattiin taulukoilla, joissa kysyttiin kuinka usein vastaaja käyttää eri kulkutapoja erilaisilla matkoilla. Näin voitiin kerätä tietoa vastaajan kulkutapavalinnoista yleisemmin koko vuoden ajalta, eikä vain yksittäisen päivän matkojen osalta. Toisaalta kyselytapa ei mahdollista matkojen määrän tai suuntautumisen huomioon ottamista eikä tuloksia voida suoraan verrata matkapäiväkirjoihin perustuvien tutkimusten tuloksiin.

Kulkutapavalintojen lisäksi lomakkeessa kysyttiin mm. mahdollisuutta eri kulkutapojen käyttöön, syitä autonomistukseen, tyytyväisyyttä omiin liikkumismahdollisuuksiin, mielipiteitä liikenteeseen ja asumiseen liittyvistä väittämistä, mielipiteitä liikennepoliittisista toimista sekä sosioekonomisia taustatietoja. Vastausten laatu oli yleisesti ottaen hyvä, lähes kaikki vastaajat olivat vastanneet kaikkiin kysymyksiin ja vaikuttaa siltä, että kysymykset oli pääsääntöisesti ymmärretty tarkoitetulla tavalla.

Tutkimukseen saatiin hyväksytyjä vastauksia Oulusta 1036 (34,5 %), Tampereelta 1089 (36,3 %) ja Turusta 991 (33,0 %). Aiempi pääkaupunkiseudun aineisto sisälsi 1092 (36,4 %) havaintoa. Kaikilla alueilla vastausaktiivisuus ylitti tavoitteena olleen 30 %. Niin ikään kaikilla alueilla naiset vastasivat miehiä aktiivisemmin ja 45–64 -vuotiaat nuorempia ikäryhmiä aktiivisemmin.

Aineiston laajennusta varten muodostettiin ositteet vastaajan sukupuolen, ikäluokan ja asuinalueen mukaan. Oulun ja Tampereen aineisto jaettiin 12 ositteeseen ja Turun seudun aineisto 24 ositteeseen, joista 12 oli tarkasteltavalla kaupunkialueella. Pääkaupunkiseudulla ositteita oli yhteensä kymmenen. Näin yhteen ositteeseen saatiin keskimäärin noin 80 havaintoa ja pienimpäänkin yli 20 havaintoa. Ositteille määriteltiin laajennuskertoimet, joiden avulla vastaukset laajennettiin kuvaamaan koko perusjoukkoa. Oulun, Tampereen ja Turun seudun havaintomäärät, vastausprosentit ja laajennuskertoimet ositteittain on esitetty liitteessä 2. Yleisesti voidaan todeta, että laajennuskertoimien käyttäminen vaikutti tuloksiin varsin vähän. Esitetyt tulokset perustuvat laajennettuun aineistoon ellei toisin ole mainittu.

2.3 Matkaryhmät

Tutkimuksessa käsiteltiin kulkutapavalintoja viidessä matkaryhmässä, jotka yhteensä kattavat arviolta 80–90 % kaikista matkoista. Matkaryhmät olivat:

1. päivittäiset työ- tai opiskelumatkat
2. päivittäistavaroiden ostomatkat
3. muut ostos- ja asiointimatkat
4. säännölliset matkat harrastuksiin
5. muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla.

Aineisto sisältää myös kuudennen matkaryhmän, pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat, jota ei kuitenkaan käsitelty samassa laajuudessa kuin muita matkaryhmiä.

Työ- ja opiskelumatkat kattavat noin 30 % matkoista, päivittäistavaroiden ostosmatkat noin 15 % matkoista ja muut ostos- ja asiointimatkat niin ikään noin 15 % matkoista. Säännölliset harrastusmatkat ja muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla kattavat yhteensä arviolta 25–30 % matkoista. Näiden matkaryhmien ulkopuolelle jää noin 10–15 % matkoista, esimerkiksi työ-asiamatkat, pidemmät vapaa-ajan matkat lähiseudun ulkopuolelle ja toisen henkilön saattaminen. Esitetyt luvut perustuvat henkilöliikennetutkimuksiin, mutta ovat arvioita (HLT 2004–2005, Weurlander 2002, Voltti ym. 2006b). Matkan ja matkaryhmien käsitteet ovat tässä tutkimuksessa sellaiset, ettei tarkkoja matkamääriä voi suoraan johtaa käytettävissä olevista tutkimusaineistoista.

2.4 Käsitteet

Tässä luvussa on kuvattu keskeisimmät käsitteet ja se, minkälaisia variaatioita kuhunkin käsitteeseen liittyy. Käsitteiden soveltamistapaa on tarvittaessa tarkennettu tulosten esittämisen yhteydessä.

Matka

Yleensä liikennetutkimuksissa matka määritellään yksisuuntaiseksi siirtymiseksi kävelen tai jollakin kulkuneuvolla paikasta toiseen. Esimerkiksi työmatka, jonka aikana poiketaan päiväkodissa, on silloin kaksi erillistä matkaa. Monissa tapauksissa tällainen sinänsä yksiselitteinen matkan määritelmä ei välttämättä vastaa ihmisten mielikuvaa siitä, mitä käsite matka tarkoittaa. On syytä epäillä, että suuri osa vastaajista mieltää tällaisen koti-päiväkoti-työpaikka-matkaketjun vain yksinkertaisesti työmatkaksi. On riskialtista olettaa, että tutkimuksen vastaaja ymmärtää matkan käsitteen niin kuin tutkija on sen tarkoittanut. Tämän takia tässä tutkimuksessa asiaa on lähestytty toisin. Matkaa ei ole määritelty eikä käsitettä ole millään tavoin selitetty tutkimuslomakkeessa. Matka on siis tavallaan määrittelemätön ja tuloksia tulee tulkita siten, että matka tarkoittaa sitä mitä vastaaja oli sillä ymmärtänyt.

Kulikutapapaletti

Henkilön kulikutapapaletti muodostuu hänen käyttämistään kulikutavoista ja kunkin kulkutavan käytön yleisyydestä. Tyypillinen esimerkki kulikutapapaletista on "lähes aina henkilöauto, silloin tällöin joukkoliikenne". Tässä työssä kulikutapapaletti on määritetty aina matkaryhmittäin eli tietyn matkaryhmän (esim. työmatkat) matkoilla käytettyjen kulikutapojen mukaan. Käsitettä voidaan kuitenkin käyttää myös yleisemmin kuvaamaan kaikilla matkoilla käytettyjä kulikutapoja.

Pääkuljutapa

Pääkuljutavalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sitä kulikutapaa, jota henkilö käyttää tietyn matkaryhmän matkoilla useammin kuin muita kulikutapoja. Jos taas henkilö käyttää kahta tai useampaa kulikutapaa yhtä usein, pääkuljutavaksi voidaan määritellä niiden yhdistelmä, esimerkiksi "joukkoliikenne tai kävely".

Jos vastaaja käyttää samalla yksittäisellä matkalla useampaa kulkutapaa, häntä on pyydetty vastaamaan sen mukaan, millä kulkutavalla hän kulkee pisimmän matkan. Tässä tutkimuksessa ei siis käsitellä liityntäliikennettä tai ylipäätään sitä, että kulkutapa saattaa vaihtua matkan aikana.

Kulkutapojen sekakäyttö

Kulkutapojen sekakäytöllä tarkoitetaan sitä, että sama henkilö käyttää matkoillaan eri kulkutapoja riippuen kulloisestakin tilanteesta. Sekakäytön käsitettä voidaan soveltaa ainakin kolmella eri tavalla:

1. sekakäyttö riippuen matkaryhmästä
2. sekakäyttö tietyssä matkaryhmässä
3. sekakäyttö tietyllä matkalla.

Ensimmäisessä tapauksessa tutkitaan, käyttääkö henkilö samaa vai erilaista kulkutapojen palettia eri matkoilla. Tällöin kulkutavan vaihtelua voi selittää sekä matkan tarkoitus että matkan suuntautuminen. Tarkastelu kuvaa siis sitä, mitä kulkutapoja henkilö ylipäätään käyttää kaikilla matkoillaan. Yksinkertainen esimerkki tällaisesta sekakäytöstä on henkilö, joka käyttää työmatkoillaan lähes aina joukkoliikennettä ja kaikilla muilla matkoillaan lähes aina autoa.

Tarkasteltaessa sekakäyttöä tietyssä matkaryhmässä tutkitaan, käyttääkö henkilö yhtä vai useampaa kulkutapaa tietyn matkaryhmän matkoilla. Tässä tapauksessa kulkutavan vaihtelua voi selittää matkan suuntautuminen, mutta ei juurikaan matkan tarkoitus. Yksinkertainen esimerkki sekakäytöstä tietyssä matkaryhmässä on henkilö, joka tekee päivittäistavaroiden ostosmatkansa melko usein kävellen (lähikauppa), silloin tällöin autolla (hypermarket) ja silloin tällöin joukkoliikenteellä (poikkeaa työmatkalla).

Tarkasteltaessa sekakäyttöä tietyllä matkalla tutkitaan, käyttääkö henkilö yhtä vai useampaa kulkutapaa tietyllä samalla matkalla. Käytännössä kyseeseen tulee lähinnä työmatka tai joku muu säännöllisesti samanlaisena toistuva matka. Tässä tapauksessa matkan tarkoitus tai suuntautuminen eivät yleensä selitä kulkutavan vaihtelua. Yksinkertainen esimerkki sekakäytöstä työmatkalla on henkilö, joka kulkee työmatkansa melko usein pyörällä ja melko usein autolla.

2.5 Kulkutapapalettien muodostaminen

Henkilön kulkutapojen paletti muodostuu hänen käyttämistään kulkutavoista ja kunkin kulkutavan käytön yleisyydestä. Tutkimuksessa on käsitelty neljää kulkutapaa: henkilöauto, joukkoliikenne, polkupyörä ja jalankulku. Kunkin kulkutavan yleisyys on kysytty neliportaisella asteikolla: lähes aina, melko usein, silloin tällöin ja ei juuri koskaan. Aineistosta voidaan teoriassa määritellä 256 erilaista palettia, jotka lähes kaikki esiintyvät aineistossa.

Kussakin matkaryhmässä kolme yleisintä kulkutapapalettia kattoivat noin 30–40 % vastauksista, mutta tämän jälkeen aineisto pirstaloitui. Noin puolet vastaajista käytti jotain yli kahdetasadasta kulkutapapaletista, joista jokaisen osuus yksinään oli alle 2 %. Kulkutapapaletit olivat siis niin monimuotoisia, että aineiston tulkintaa varten kulkutapapaletit oli ryhmiteltävä pääkulkutavan mukaisesti luokkiin.

Jokaiselle vastaajalle määriteltiin kussakin matkaryhmässä pääkulkutapa siten, että pääkulkutavaksi valittiin se kulkutapa, jota vastaaja käyttää useammin kuin muita kulkutapoja. Esimerkiksi jos henkilö teki työmatkansa melko usein autolla ja silloin tällöin pyörällä tai joukkoliikenteellä, pääkulkutapa oli auto. Jos vastaaja ilmoitti käyttävänsä kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, pääkulkutavaksi määriteltiin näiden kulkutapojen yhdistelmä, esimerkiksi "joukkoliikenne tai kävely". Sivukulkutavoiksi laskettiin kaikki muut kulkutavat, joita vastaaja ilmoitti käyttävänsä vähintään silloin tällöin. Kulkutavan käyttötiheys kysyttiin erikseen kesän ja talven osalta. Koko vuotta kuvaamaan käytettiin sitä vuodenaikaa, jolloin tiettyä kulkutapaa käytettiin useammin. Esimerkiksi jos talvella kulkutapa oli lähes aina auto ja kesällä melko usein auto ja melko usein polkupyörä, koko vuotta kuvasi yhdistelmä lähes aina auto, melko usein polkupyörä. Tässä tapauksessa auto olisi pääkulkutapa ja pyörä sivukulkutapa.

Kulkutapapaletteja koskevat tulokset on esitetty siten, että pääkulkutavan lisäksi tarkastellaan käyttikö henkilö pääkulkutavan ohella yhtä tai useampaa sivukulkutapaa. Kulkutapapalettien monimuotoisuuden takia sivukulkutapoja tai niiden määrää ei yleensä ollut mahdollista eritellä.

Pääkaupunkiseudun tutkimuksessa käytettiin käyttötiheyden osalta karkeampaa kolmiportaista asteikkoa, jossa luokat melko usein ja silloin tällöin oli yhdistetty yhdeksi luokaksi. Menetelmien kehittymisen myötä karkeampaan käsittelyyn ei enää ollut tarvetta ja tässä työssä kaikki käyttötiheyden vaihtoehdot on pidetty mukana analyysissä. Pääkaupunkiseudun osalta tulokset on laskettu uudelleen, joten kaikki tässä raportissa esitetyt tulokset ovat keskenään vertailukelpoisia, vaikka pääkaupunkiseudun luvut voivatkin hieman poiketa aikaisemmin esitetyistä. Tarkemman ja karkeamman menetelmän ero osoittautui vähäiseksi.

2.6 Liikkujaryhmien muodostaminen

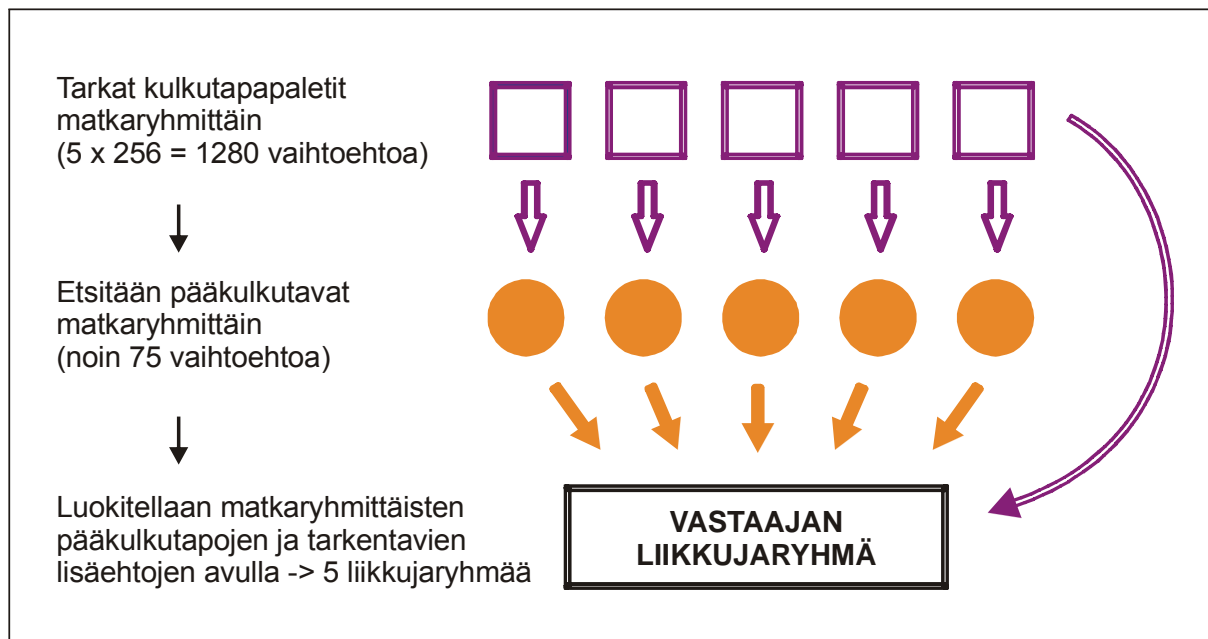
Työssä muodostettiin viisi liikkujaryhmää sen mukaan, miten vastaajat käyttivät erilaisia kulkutapoja erilaisilla matkoilla. Liikkujaryhmät olivat:

1. Vannoutuneet autoilijat
2. Autoilijat
3. Kulkutapojen sekakäyttäjät
4. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat
5. Jalan tai pyörällä kulkijat.

Liikkujaryhmän määrittäminen perustui ainoastaan vastaajan ilmoittamiin toteutuneisiin liikkumistottumuksiin, eli edellä kuvattuihin matkaryhmittäisiin kulkutapapaletteihin. Vaikka liikkujaryhmille annetut nimet saattavat vihjata asenteiden suuntaan, ryhmää määritettäessä ei otettu kantaa kulkutapavalintojen syihin. Esimerkiksi vannoutunut autoilija on vannoutunut vain siinä merkityksessä, että hän ei juuri koskaan käytä muita kulkutapoja. Kysymys siitä, missä määrin asenteet ovat vaikuttaneet tällaisiin kulkutottumuksiin, kuuluu tähän tutkimukseen, mutta ei vaikuttanut liikkujaryhmän määrittämiseen.

Vastaajan liikkujaryhmää määritettäessä otettiin huomioon sekä erilaisten kulkutapojen käyttö saman matkaryhmän sisällä että matkaryhmästä riippuva kulkutapojen vaihtelu. Liikkujaryhmän määrittämisessä käytettiin tämän takia sekä matkaryhmittäisiä tietoja kokoavia yhteenve-toja että suoraan yksittäisiin vastauksiin perustuvia lisäehtoja. Tutkittaessa, käyttääkö henkilö lainkaan tiettyä kulkutapaa, henkilöauton ja joukkoliikenteen osalta otettiin huomioon myös

pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat, joita ei ole käsitelty muissa analyyseissä. Henkilöauton käytössä ei eroteltu kuljettajaa ja matkustajaa.



Kuva 1. Liikkujaryhmän määrittäminen.

Vannoutunut autoilija on henkilö, jolla henkilöauto on ainoa pääkulkutapa kaikissa matkaryhmissä ja joka ei käytä joukkoliikennettä tai polkupyörää edes silloin tällöin. Loput neljä liikkujaryhmää voidaan suuntaa-antavasti määrittellä seuraavasti. Autoilijoilla henkilöauto on yleensä ainoa pääkulkutapa. Vastaavasti joukkoliikenteen kanta-asiakkailla joukkoliikenne ja jalan tai pyörällä kulkijoilla kevyt liikenne on yleensä ainoa pääkulkutapa. Kulkutapojen sekakäyttäjät käyttävät kaikkia kulkutapoja pääkulkutapoinaan. Sekakäyttäjällä voi olla useampia tasa-arvoisia pääkulkutapoja samassa matkaryhmässä tai hänellä voi olla eri pääkulkutapa eri matkaryhmissä.

Edellä esitetty on yksinkertaistettu kuvaus liikkujaryhmistä. Vastaajan liikkujaryhmän määrittäminen on vaiheittainen prosessi, joka on tarkemmin kuvattu liitteessä 3. Noin 80 % aineistosta kuuluu selkeästi johonkin liikkujaryhmään, 15 % on melko selkeitä tapauksia ja loppujen 5 %:n luokitus on melko epävarma.

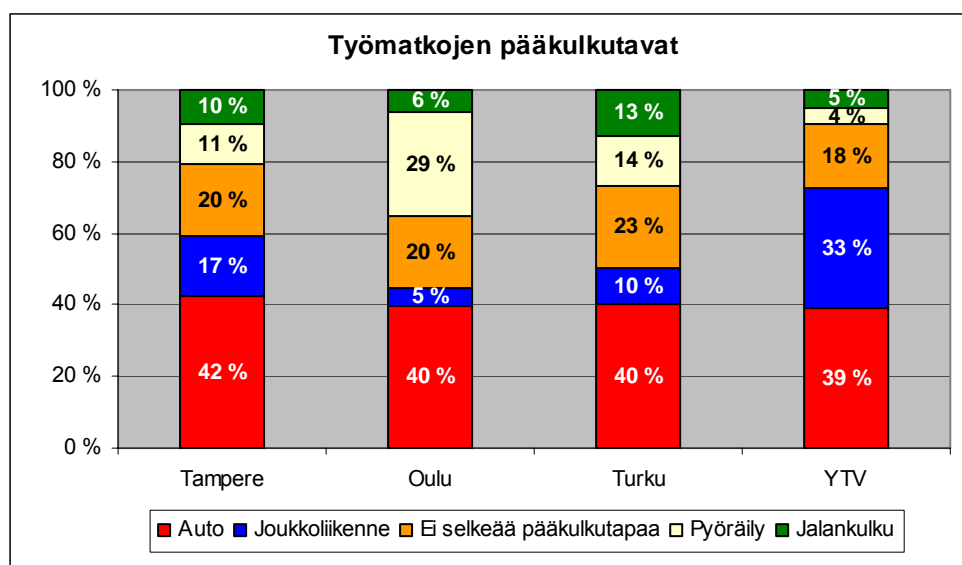
3 Kulikutapapaletit matkaryhmittäin ja kaupungeittain

3.1 Työmatkat

Kaikissa kaupungeissa noin 40 % työikäisistä asukkaista käytti työmatkoilla henkilöautoa pääkulkutapanaan eli useammin kuin muita kulkutapoja. Auton ohella myös muita kulkutapoja käyttävien osuus oli suurin pääkaupunkiseudulla (49 %) ja pienin Oulussa (40 %).

Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytössä kaupunkien välillä oli suuria eroja. Joukkoliikennettä muita kulkutapoja useammin käyttäviä oli selvästi eniten pääkaupunkiseudulla ja vähiten Oulussa. Työmatkansa useimmiten pyörällä kulkevia oli selvästi eniten Oulussa ja vähiten pääkaupunkiseudulla. Tampereella ja Turussa jalankulku oli työmatkojen pääkulkutapa noin kaksi kertaa suuremmalle väestöosalle kuin Oulussa ja pääkaupunkiseudulla.

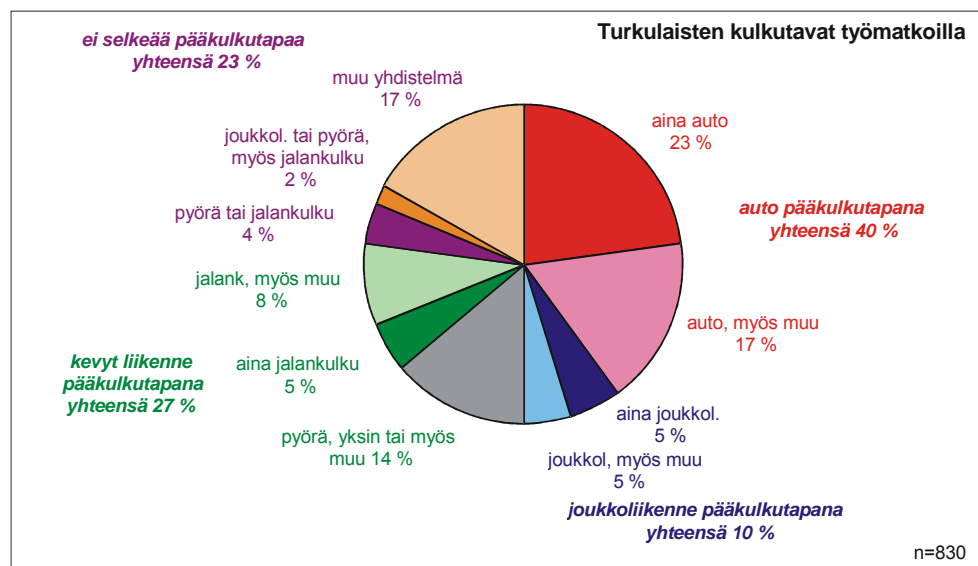
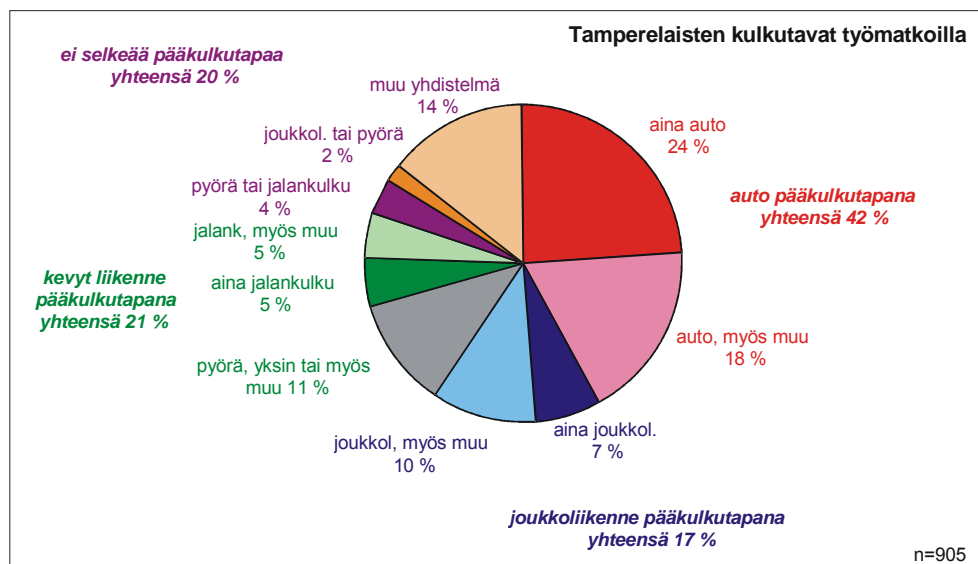
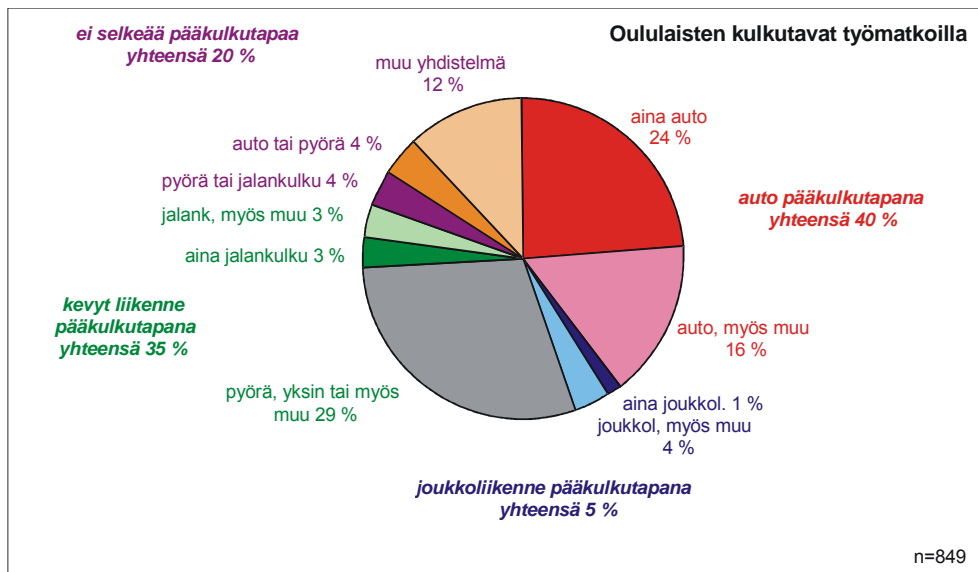
Kaikissa kaupungeissa noin viidennes asukkaista käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, eikä heillä ollut selkeää yhtä pääkulkutapaa.



Kuva 2. Asukkaiden pääkulkutavat työmatkoilla.

Kulkutapojen sekakäyttö työmatkoilla oli yhtä yleistä kaikissa kaupungeissa. Asukkaista 35–39 % käytti vain yhtä kulkutapaa ja 42–44 % käytti pääkulkutapaa ja sen ohella yhtä tai useampaa sivukulkutapaa. Kahta tai useampaa kulkutapaa pääkulkutapana (eli yhtä usein) käyttäviä oli 18–23 %.

Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat työmatkoilla on esitetty kuvassa 3. Vastaavat tiedot on taulukoituna liitteessä 4, joka sisältää myös pääkaupunkiseudun ja Turun kehyskuntien aineiston.



Kuva 3. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat työmatkoilla.

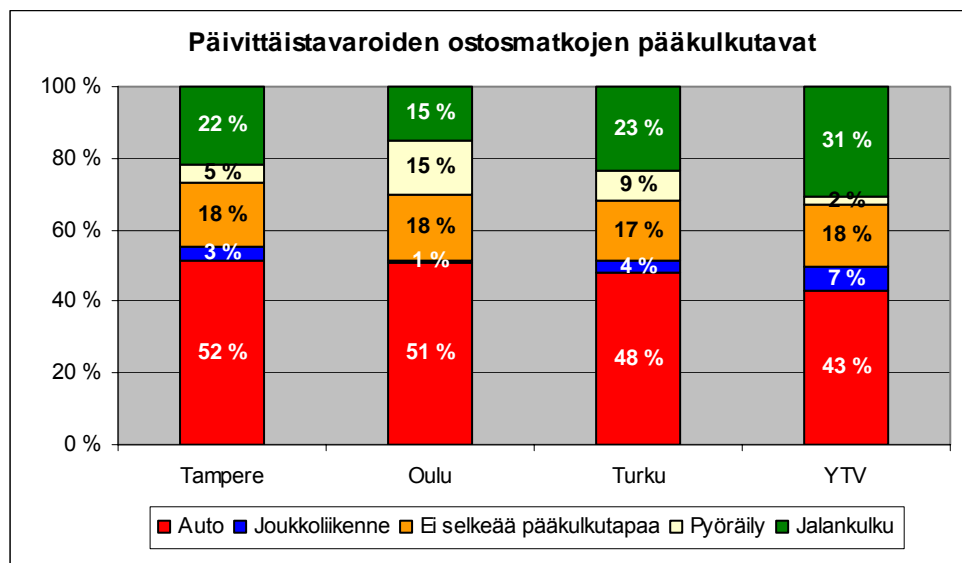
3.2 Päivittäistavaroiden ostosmatkat

Pääkaupunkiseudulla vajaa puolet ja muissa kaupungeissa noin puolet 18–64 -vuotiaista asukkaista käytti päivittäistavaroiden ostosmatkoilla henkilöautoa useammin kuin muita kulkutapoja. Heistä yli puolet käytti auton ohella myös muita kulkutapoja. Sivukulkutapoja käyttävien osuus oli suurin Oulussa (57 %) ja pienin pääkaupunkiseudulla (50 %).

Joukkoliikenne ei selvästikään ole suosittu pääkulkutapa päivittäistavaroiden ostosmatkoilla. Pääkaupunkiseudullakin sitä pitää pääkulkutapanaan vain 7 % työikäisistä asukkaista ja muissa kaupungeissa sitä ei käytetä juuri lainkaan.

Kevyen liikenteen käytössä näkyy selvästi, että kävelijöiden osuus suhteessa pyöräilijöihin on päivittäistavaroiden ostosmatkoilla huomattavan suuri, erityisen selvästi pääkaupunkiseudulla. Vaikka kokonaisuutena tarkastellen pääkaupunkiseudulla on tutkituista kaupungeista ylivoimaisesti vähiten kevyen liikenteen käyttäjiä, päivittäistavaroiden ostosmatkoilla tilanne on päinvastainen. Päivittäistavaroiden ostosmatkoilla jalankulku on pääkulkutapa 31 %:lle pääkaupunkiseudun työikäisistä asukkaista. Osuus on suurempi kuin jalankulun ja pyöräilyn vastaavat osuudet yhteensä Tampereella tai Oulussa

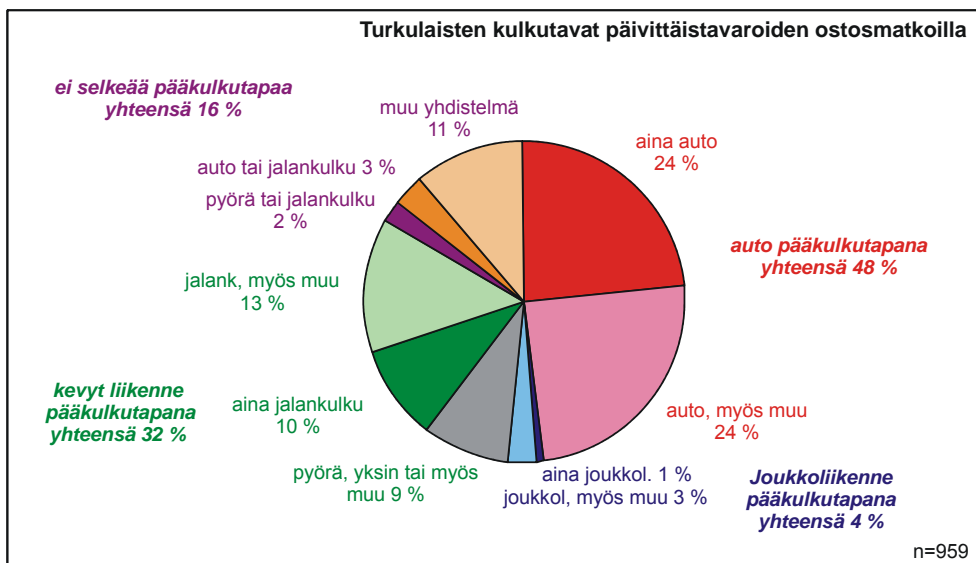
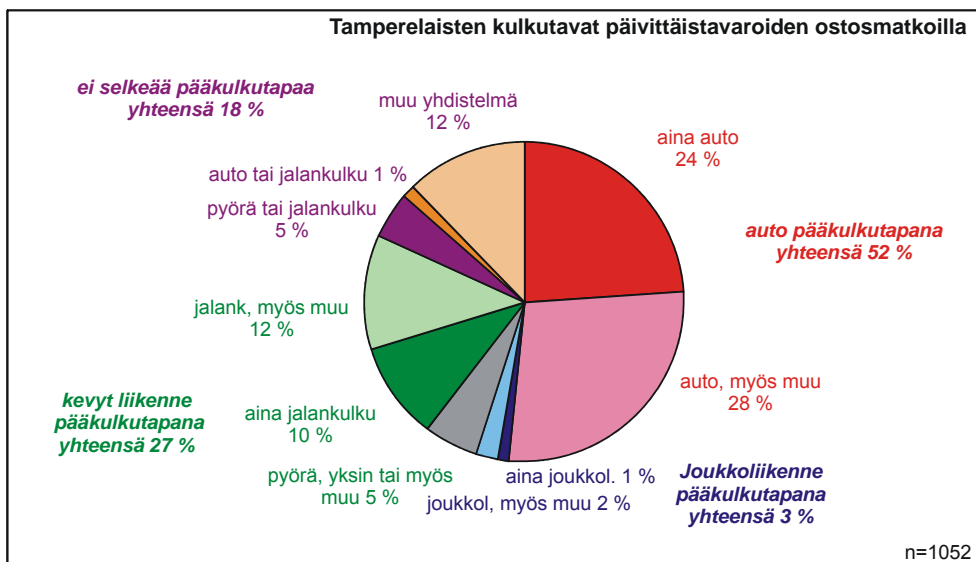
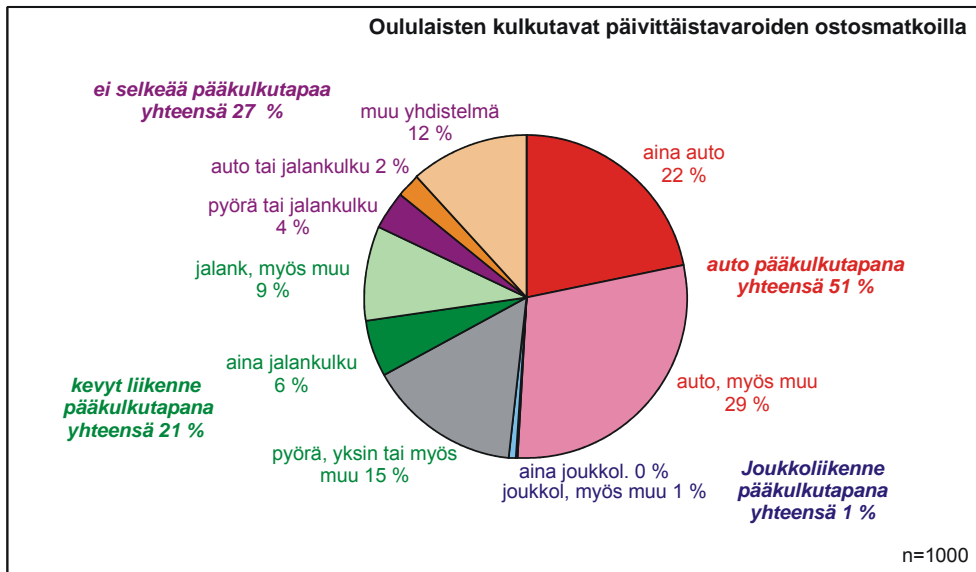
Kaikissa kaupungeissa vajaa viidennes asukkaista käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, eikä heillä ollut selkeää yhtä pääkulkutapaa.



Kuva 4. Asukkaiden pääkulkutavat päivittäistavaroiden ostosmatkoilla.

Kulkutapojen sekakäyttö päivittäistavaroiden ostosmatkoilla oli yhtä yleistä kaikissa kaupungeissa. Asukkaista 31–38 % käytti vain yhtä kulkutapaa ja 44–50 % käytti pääkulkutapaa ja sen ohella yhtä tai useampaa sivukulkutapaa. Kahta tai useampaa kulkutapaa pääkulkutapana käyttäviä oli 17–19 %.

Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat päivittäistavaroiden ostosmatkoilla on esitetty kuvassa 5. Vastaavat tiedot on taulukoituna liitteessä 4, joka sisältää myös pääkaupunkiseudun ja Turun kehyskuntien aineiston.



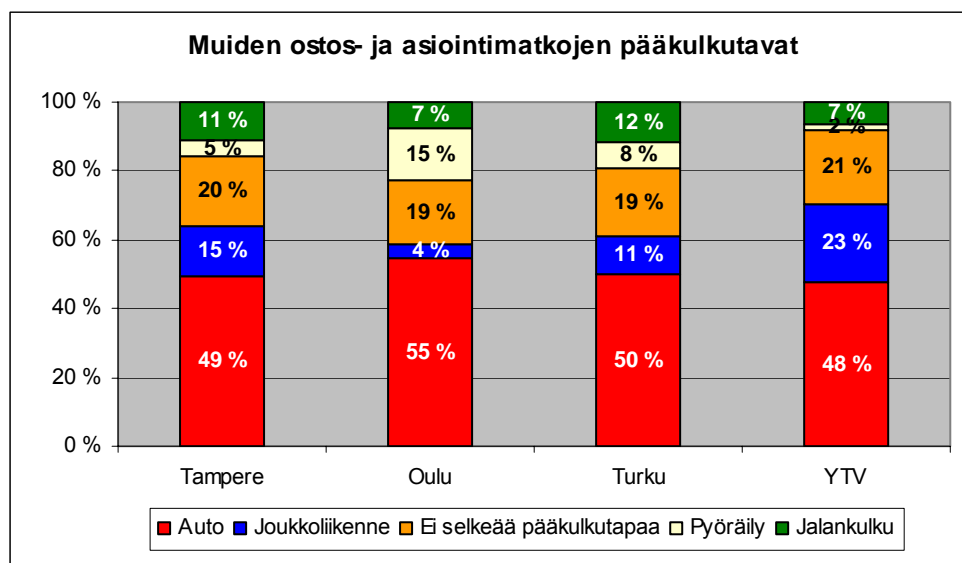
Kuva 5. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat päivittäistavaroiden ostosmatkoilla.

3.3 Muut ostos- ja asiointimatkat

Oulussa 55 % ja muissa kaupungeissa noin puolet työikäisistä asukkaista käytti muilla (kuin päivittäistavaroiden) ostos- ja asiointimatkoilla henkilöautoa pääkulkutapanaan eli useammin kuin muita kulkutapoja. Auton ohella myös muita kulkutapoja käyttävien osuus oli suurin Tampereella (46 %) ja pienin pääkaupunkiseudulla (42 %).

Joukkoliikenteen käytön ja jalankulun suhteen muut ostos- ja asiointimatkat poikkeavat selvästi päivittäistavaroiden ostosmatkoista. Tampereen, Oulun ja Turun asukkailla joukkoliikenne on pääkulkutapa näillä matkoilla jopa yhtä usein kuin työmatkoilla. Pääkaupunkiseudullakin joukkoliikennettä pääkulkutapana käyttäviä on muilla ostos- ja asiointimatkoilla vain noin kolmannes vähemmän kuin työmatkoilla, vaikka päivittäistavaroiden ostosmatkoilla joukkoliikenteen käyttäjien osuus oli olematon. Jalankulku ei myöskään nouse keskimääräistä enempää esiin pääkulkutapana muilla ostos- ja asiointimatkoilla, vaikka se oli erittäin merkittävä päivittäistavaroiden ostosmatkoilla.

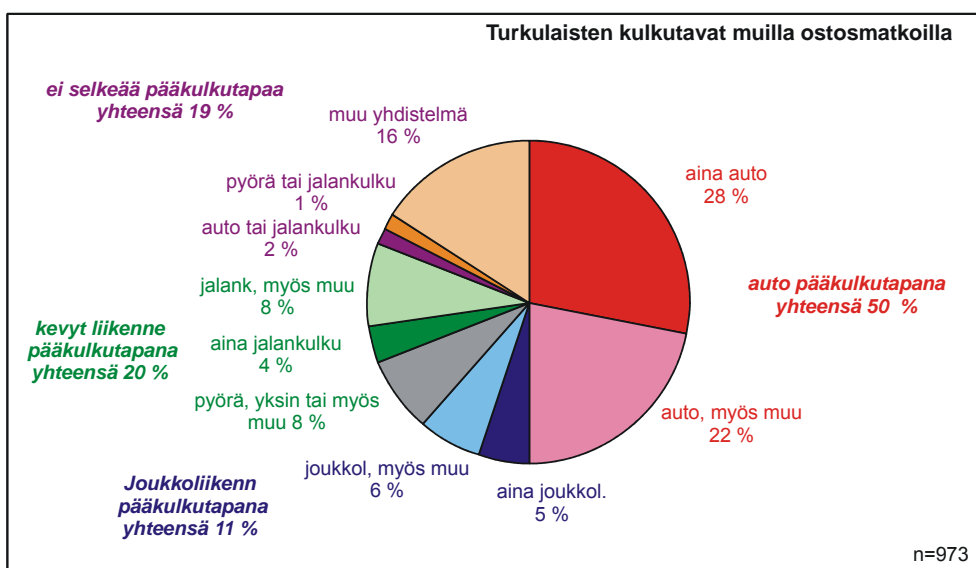
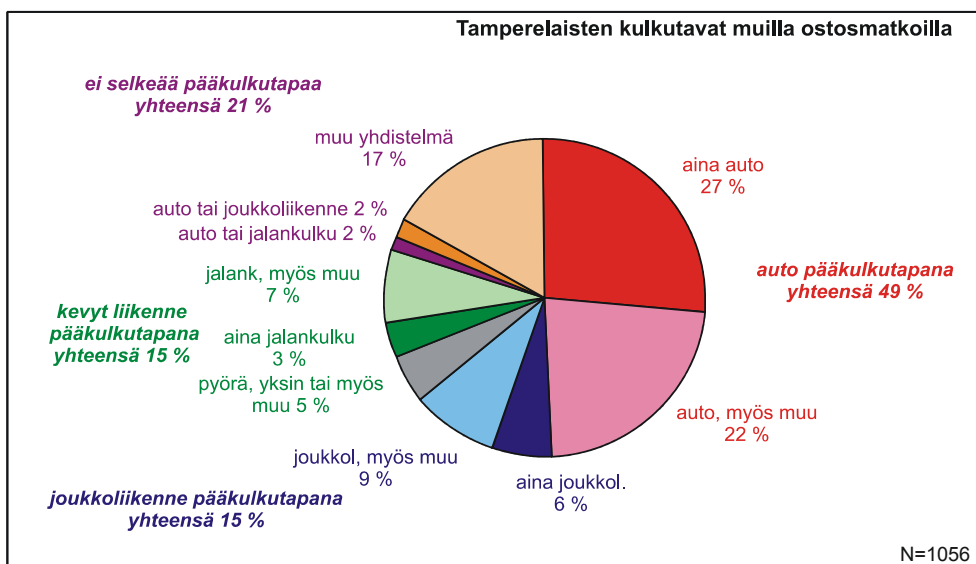
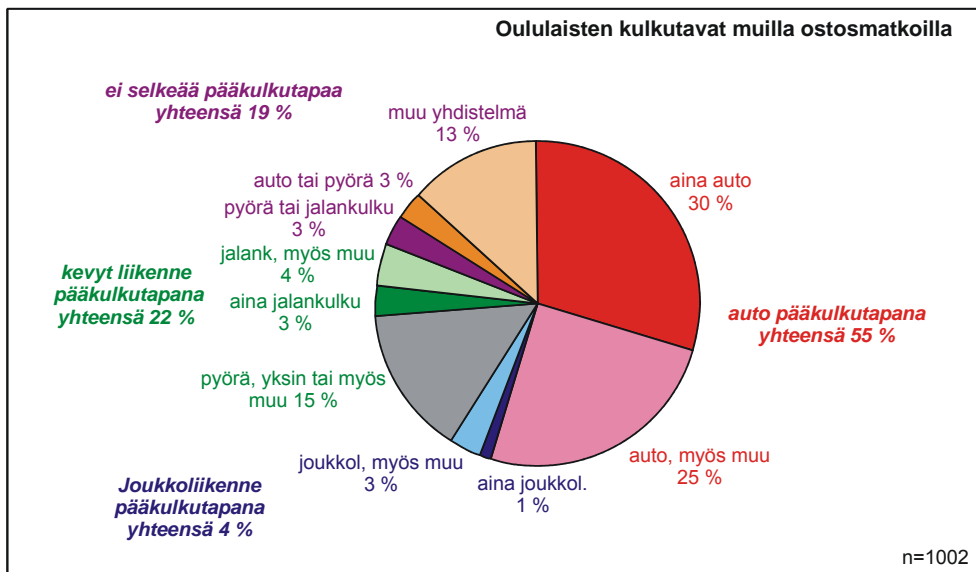
Tässäkin matkaryhmässä kaikissa kaupungeissa noin viidennes asukkaista käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, eikä heillä ollut selkeää yhtä pääkulkutapaa.



Kuva 6. Asukkaiden pääkulkutavat muilla ostos- ja asiointimatkoilla.

Kulkutapojen sekakäyttö oli tässäkin matkaryhmässä yhtä yleistä kaikissa kaupungeissa. Asukkaista 35–39 % käytti vain yhtä kulkutapaa ja 39–45 % käytti pääkulkutapaa ja sen ohella yhtä tai useampaa sivukulkutapaa. Kahta tai useampaa kulkutapaa pääkulkutapana käyttäviä oli 19–22 %.

Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat muilla ostos- ja asiointimatkoilla on esitetty kuvassa 7. Vastaavat tiedot on taulukoituna liitteessä 4, joka sisältää myös pääkaupunkiseudun ja Turun kehyskuntien aineiston.



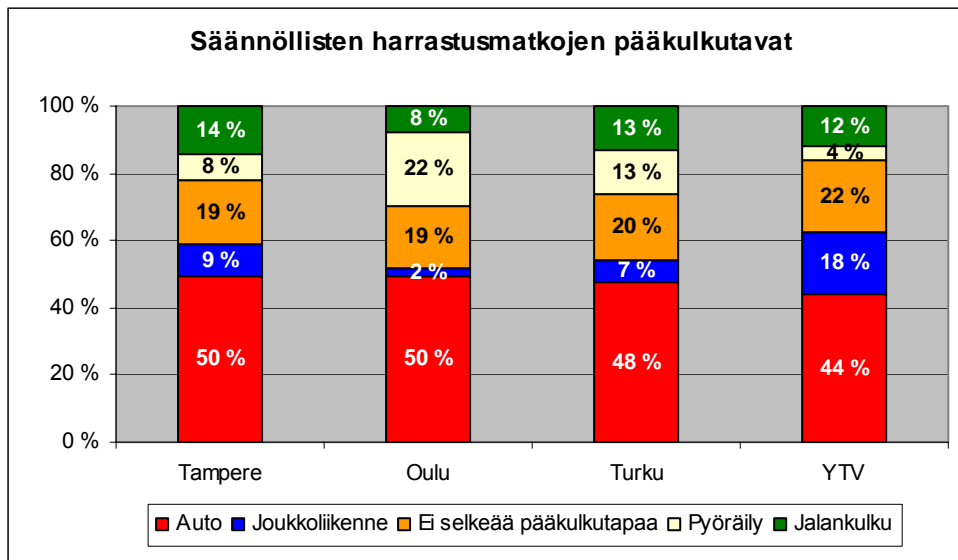
Kuva 7. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat muilla ostos- ja asiointimatkoilla.

3.4 Säännölliset harrastusmatkat

Pääkaupunkiseudulla vajaa puolet ja muissa kaupungeissa puolet asukkaista käytti säännöllisillä harrastusmatkoilla henkilöautoa useammin kuin muita kulkutapoja. Auton ohella myös muita kulkutapoja käytti kaikissa kaupungeissa vain noin kolmannes autoa pääkulkutapana käyttävistä.

Pyöräily on melko yleisesti käytetty kulkutapa säännöllisillä harrastusmatkoilla ja joukkoliikenne keskimääräistä vähemmän käytetty.

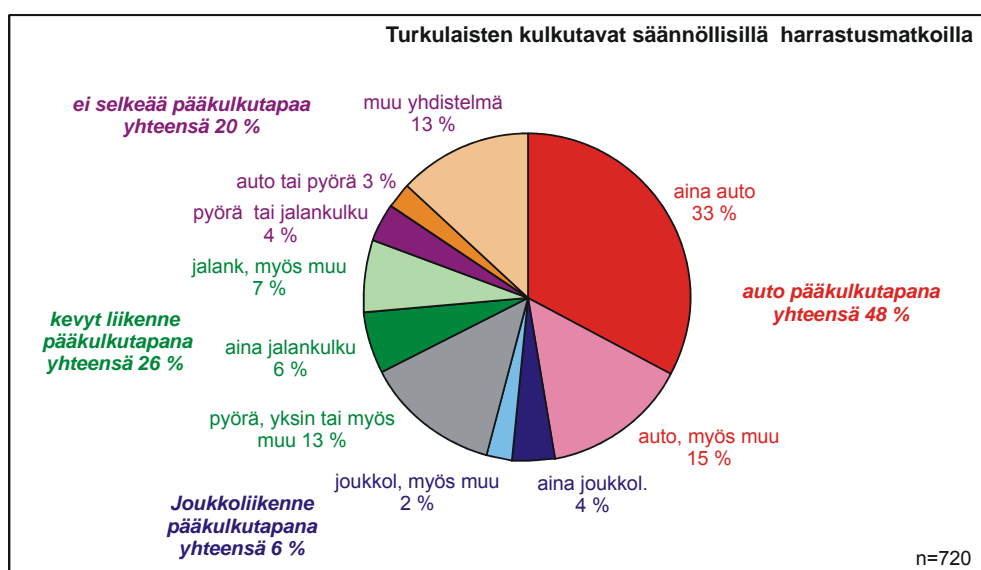
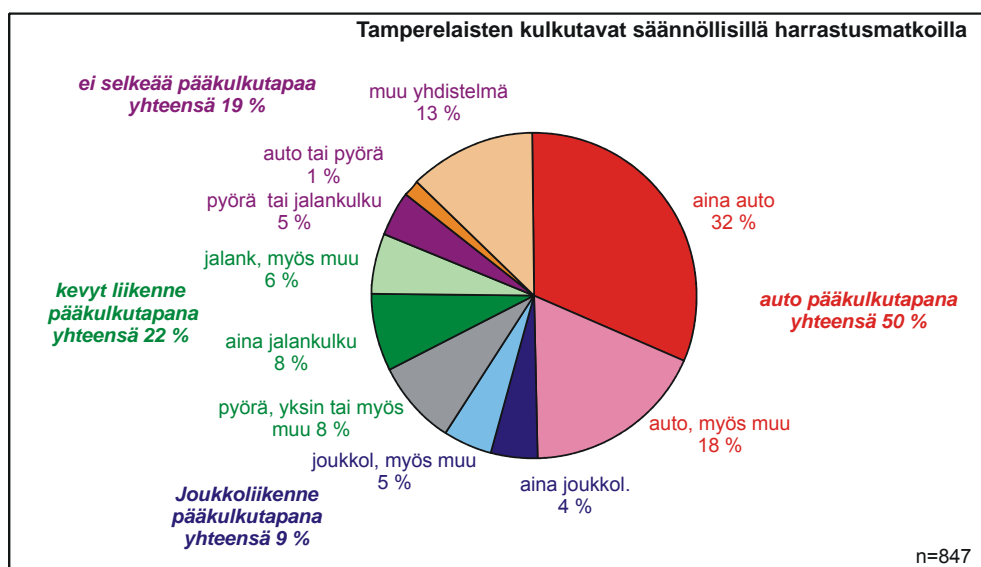
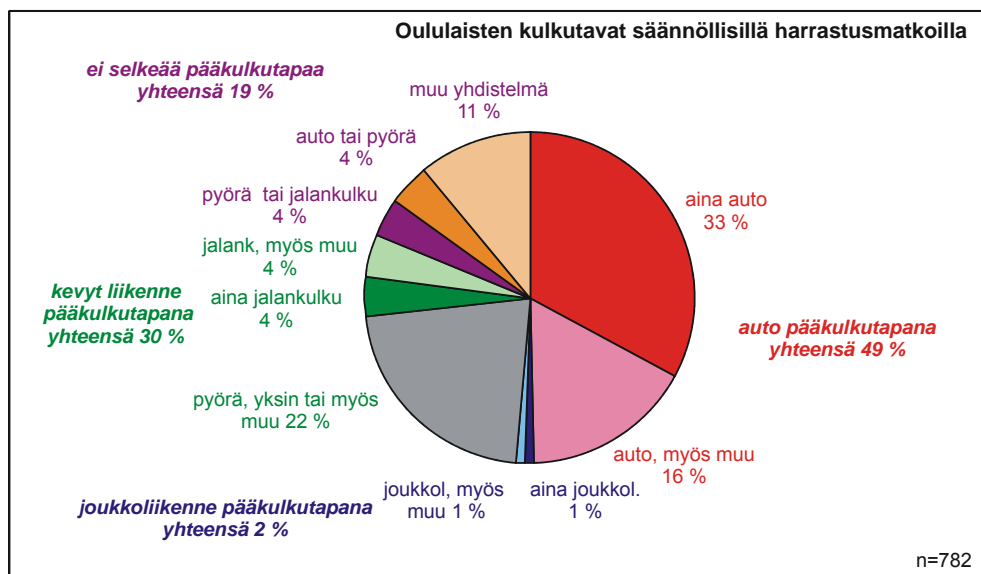
Tässäkin matkaryhmässä kaikissa kaupungeissa noin viidennes asukkaista käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, eikä heillä ollut selkeää yhtä pääkulkutapaa.



Kuva 8. Asukkaiden pääkulkutavat säännöllisillä harrastusmatkoilla.

Sivukulkutavan käyttö pääkulkutavan ohella oli tässä matkaryhmässä (ja muilla vapaa-ajan matkoilla) hieman vähäisempää kuin muissa matkaryhmissä. Kaupunkien välillä ei ollut eroja: asukkaista 45–47 % käytti vain yhtä kulkutapaa ja 32–36 % käytti pääkulkutapaa ja sen ohella yhtä tai useampaa sivukulkutapaa. Kahta tai useampaa kulkutapaa pääkulkutapana käyttäviä oli 19–22 %.

Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat säännöllisillä harrastusmatkoilla on esitetty kuvassa 9. Vastaavat tiedot on taulukoituna liitteessä 4, joka sisältää myös pääkaupunkiseudun ja Turun kehyskuntien aineiston.



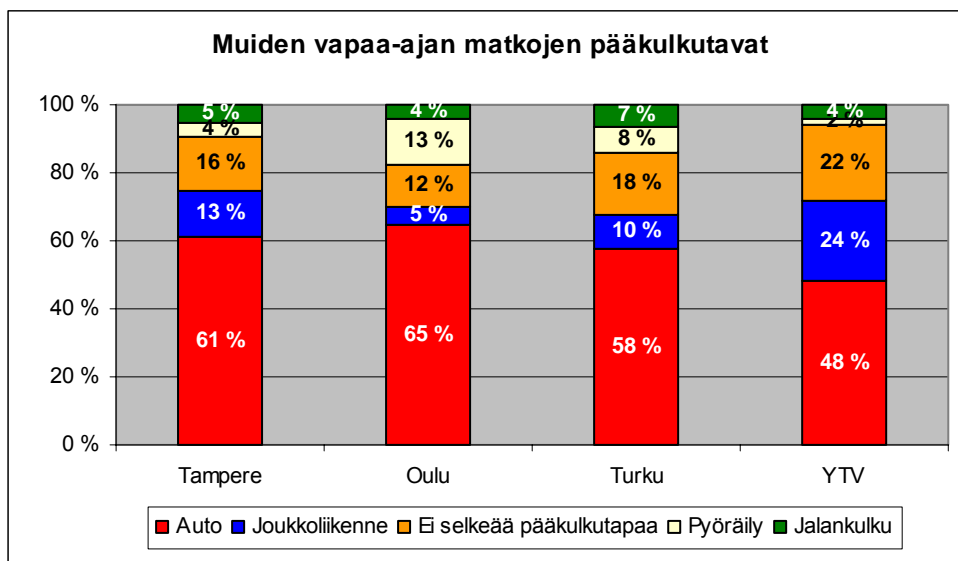
Kuva 9. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat säännöllisillä harrastusmatkoilla.

3.5 Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla

Pääkaupunkiseudulla noin puolet ja muissa kaupungeissa 58–65 % työkäisestä väestöstä käytti muilla vapaa-ajan matkoilla henkilöautoa pääkulkutapanaan eli useammin kuin muita kulkutapoja. Auton ohella myös muita kulkutapoja käytti pääkaupunkiseudulla 43 % ja muissa kaupungeissa vain kolmannes. Kaikissa kaupungeissa henkilöauton käyttö pääkulkutapana on yleisintä nimenomaan muilla vapaa-ajan matkoilla. Pääkaupunkiseudulla ero muihin matkaryhmiin nähden on pieni, mutta muissa kaupungeissa melko suuri. Turussa, Tampereella ja Oulussa ero on työmatkoihin verrattuna noin 20 prosenttiyksikköä ja muihin matkaryhmiin verrattuna noin 10 prosenttiyksikköä. Pääkaupunkiseudun osalta ero on noin puolet edellä mainitusta.

Jalankulun käyttö on melko vähäistä, mikä luultavasti johtuu mm. matkojen pituudesta. Muiden kulkutapojen käytössä ei ole nähtävissä mitään selvää eroa muihin matkaryhmiin nähden.

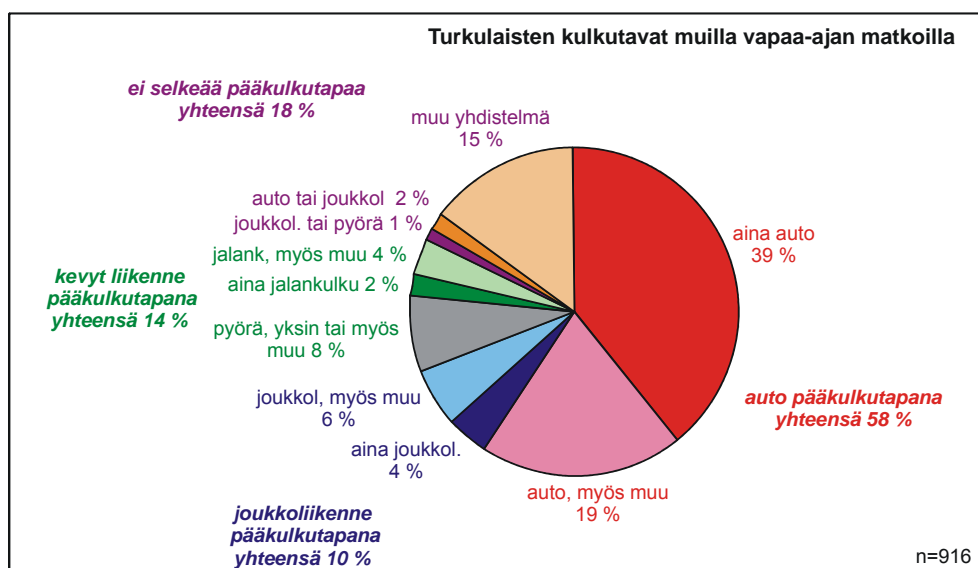
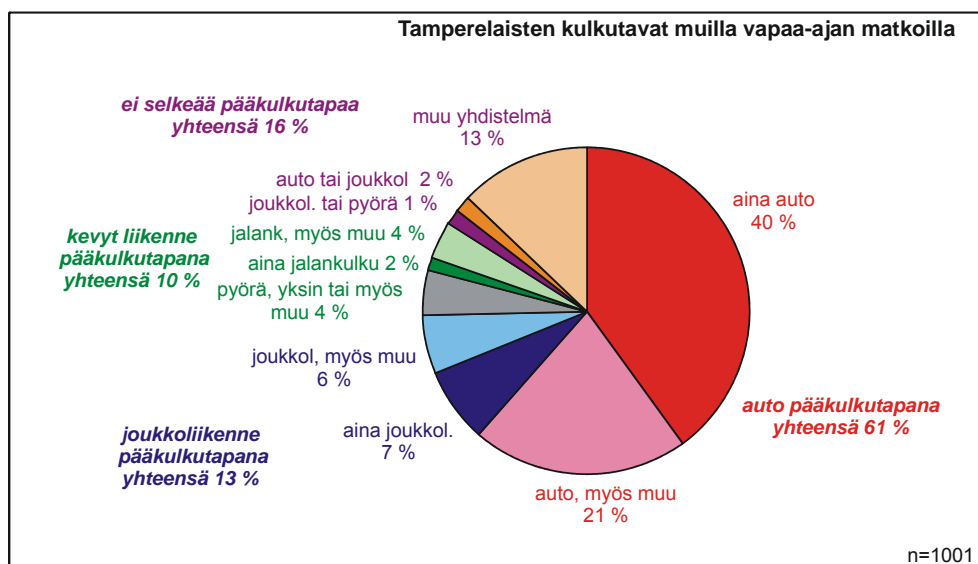
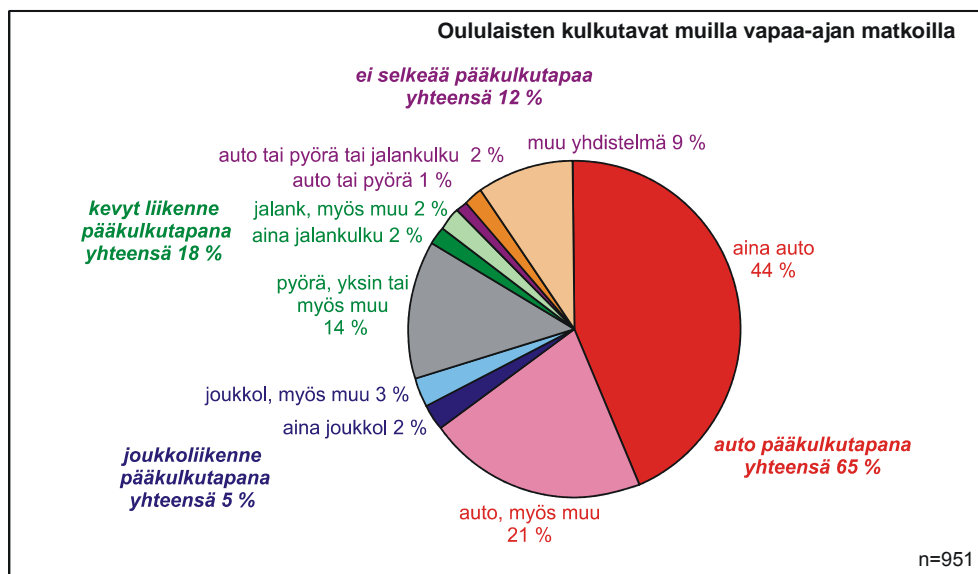
Tässä matkaryhmässä kulkutapojen sekakäyttö oli kaikkein vähäisintä kaikissa muissa kaupungeissa paitsi pääkaupunkiseudulla, jossa se oli yhtä yleistä kuin muillakin matkoilla. Oulussa, Tampereella ja Turussa 13–18 % ja pääkaupunkiseudulla 22 % asukkaista käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, eikä heillä ollut selkeää yhtä pääkulkutapaa.



Kuva 10. Asukkaiden pääkulkutavat muilla vapaa-ajan matkoilla.

Sivukulkutavan käyttö pääkulkutavan ohella oli hieman vähäisempää kuin muissa matkaryhmissä. Pääkaupunkiseutu muodosti tässä poikkeuksen, siellä sivukulkutavan käyttö oli yhtä yleistä kuin muissakin matkaryhmissä. Oulussa, Tampereella ja Turussa 48–51 % käytti vain yhtä kulkutapaa ja 34–37 % käytti pääkulkutapaa ja sen ohella yhtä tai useampaa sivukulkutapaa. Kahta tai useampaa kulkutapaa pääkulkutapana (eli yhtä usein) käyttäviä oli 13–18 %, pääkaupunkiseudulla 22 %.

Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat muilla vapaa-ajan matkoilla on esitetty kuvassa 11. Vastaavat tiedot on taulukoituna liitteessä 4, joka sisältää myös pääkaupunkiseudun ja Turun kehyskuntien aineiston.



Kuva 11. Tampereen, Oulun ja Turun asukkaiden pää- ja sivukulkutavat muilla vapaa-ajan matkoilla.

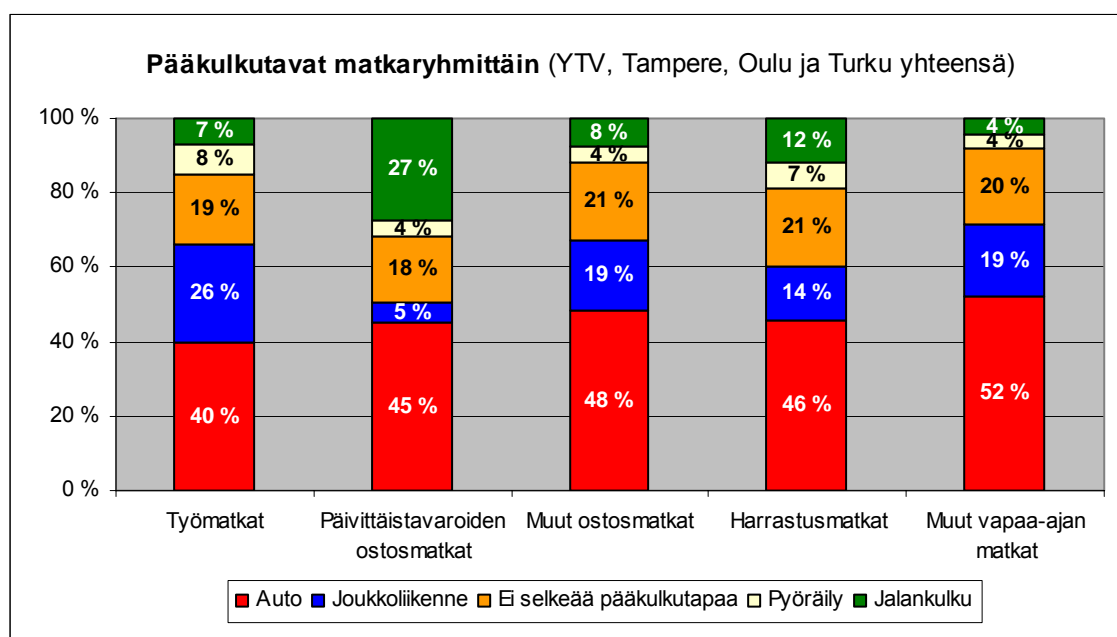
3.6 Matkaryhmien vertailu

Työmatkoilla joukkoliikenne ja pyöräily olivat keskimääräistä useammin pääkulkutapoja eli niitä käytettiin useammin kuin muita kulkutapoja. Henkilöauton käyttö pääkulkutapana oli vähäisempää kuin muissa matkaryhmissä.

Päivittäistavaroiden ostosmatkoilla jalankulku korostui kaikissa kaupungeissa ja erityisen voimakkaasti pääkaupunkiseudulla. Joukkoliikennettä ei käytetty juuri lainkaan pääkulkutapana edes pääkaupunkiseudulla. Tulos voidaan selittää yksinkertaistaen siten, että lähikauppaan ei ole tarvetta mennä joukkoliikenteellä ja automarkettiin ei pääse joukkoliikenteellä. Luultavasti ostoskassien kantaminen koetaan joukkoliikennevälineissä erityisen hankalaksi.

Päivittäistavaroiden ostosmatkojen kulkutavat poikkesivat selvästi muiden ostos- ja asiointimatkojen kulkutavoista. Joukkoliikenteen kannalta ero lieneekin juuri siinä, että muut ostos- ja asiointimatkat suuntautuvat usein kohteisiin (esim. isot kauppakeskukset, kaupunkien keskustat), joihin pääsee joukkoliikenteellä ja jotka kuitenkin ovat sen verran etäällä, että matkoilla on myös tarve käyttää joukkoliikennettä.

Muut ostos- ja asiointimatkat, säännölliset matkat harrastuksiin ja muut vapaa-ajan matkat olivat keskenään melko samankaltaisia matkaryhmiä. Autoa pääkulkutapana käyttävien osuus oli muita matkaryhmiä suurempi erityisesti muilla vapaa-ajan matkoilla. Pääkaupunkiseudulla tämä ero muihin matkaryhmiin nähden on kuitenkin pieni



Kuva 12. Asukkaiden pääkulkutavat matkaryhmittäin.

Kaupungeja vertailtaessa joukkoliikenne korostui pääkaupunkiseudulla ja pyöräily Oulussa. Nämä erityispiirteet esiintyivät erityisen voimakkaana työmatkoilla. Kulkutapojen sekakäyttö oli yleistä kaikissa kaupungeissa ja matkaryhmissä. Kaupungista ja matkaryhmästä riippuen useampaa kuin vain yhtä kulkutapaa käytti 49–69 % vastaajista.

4 Liikkujaryhmät

Tässä luvussa kunkin tutkimusalueen 18–64 -vuotiaat vastaajat on luokiteltu viiteen ryhmään kulkutapojen käytön perusteella.

Vannoutuneet autoilijat

Vannoutuneilla autoilijoilla henkilöauto on kaikissa matkaryhmissä ainoa pääkulkutapa. Joukkoliikennettä tai polkupyörää vannoutunut autoilija ei käytä juuri koskaan. Vannoutuneita autoilijoita on kaikissa kaupungeissa 11–12 %, mutta Turun kehyskunnissa 31 %.

Autoilijat

Autoilijoilla henkilöauto on yleensä ainoa pääkulkutapa. Autoilijoita on pääkaupunkiseudulla 30 % ja muissa kaupungeissa 36–42 %. Turun kehyskunnissa autoilijoiden ryhmään kuuluu 51 % työikäisistä asukkaista.

Kulkutapojen sekakäyttäjät

Kulkutapojen sekakäyttäjät käyttävät henkilöautoa, joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä kaikkia pääkulkutapanaan. Sekakäyttäjällä voi olla useampia tasavertaisia kulkutapoja samassa matkaryhmässä tai hänellä voi olla eri pääkulkutapa eri matkaryhmissä. Sekakäyttäjiä on pääkaupunkiseudulla 21 % ja muissa kaupungeissa 10–15 %. Turun kehyskunnissa sekakäyttäjiä on 8 %.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat

Joukkoliikenteen kanta-asiakkailla joukkoliikenne on yleensä ainoa pääkulkutapa. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen kanta-asiakkaita on 23 % työikäisestä väestöstä, Turussa 8 %, Tampereella 12 % ja Oulussa vain 3 %, joka on yhtä vähän kuin Turun kehyskunnissa.

Jalan tai pyörällä kulkijat

Jalan tai pyörällä kulkijoilla kevyt liikenne on yleensä ainoa pääkulkutapa. Pääkaupunkiseudulla heitä on vain 13 %, mutta Oulussa jopa 34 %. Turussa jalan ja pyörällä kulkijoita on 28 %, Tampereella 23 % ja Turun kehyskunnissa 7 %.

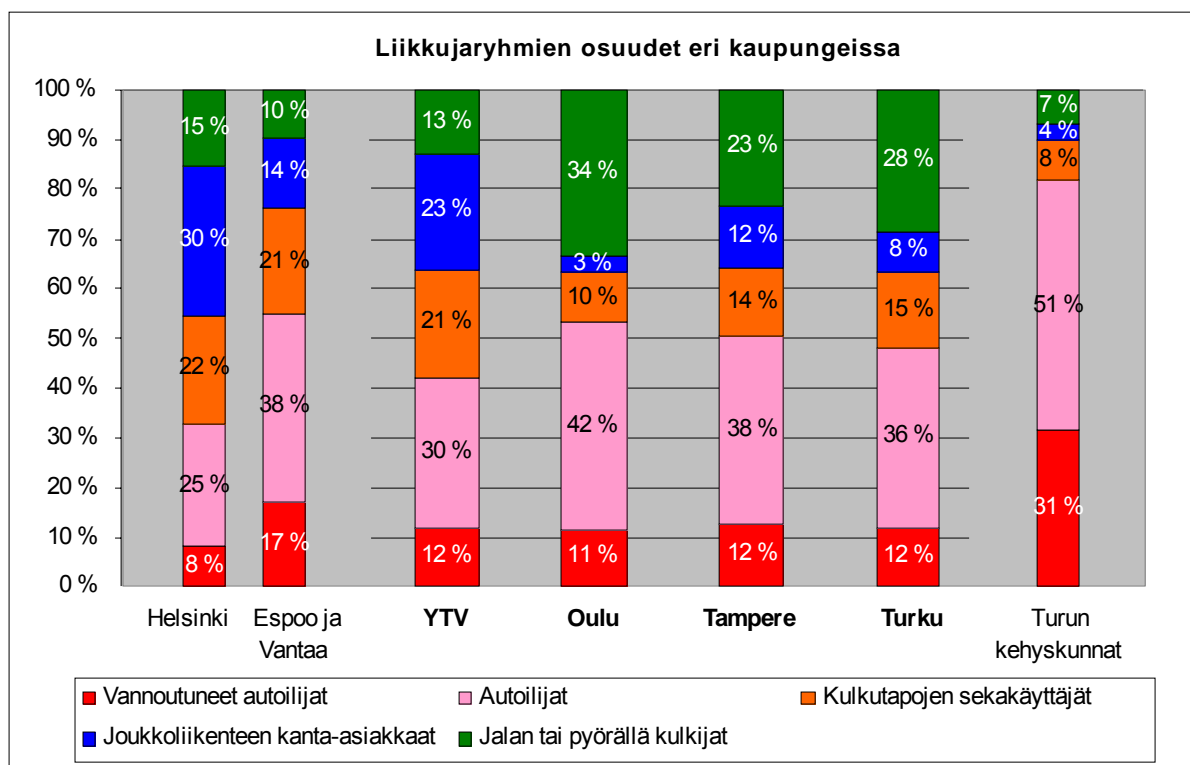
4.1 Liikkujaryhmien osuudet eri kaupungeissa

Vannoutuneiden autoilijoiden osuus oli melko vakio kaikissa kaupungeissa, mutta lähes kolminkertaistui siirryttäessä tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolelle Turun kehyskuntiin. Autoilijoiden ja vannoutuneiden autoilijoiden yhteenlaskettu määrä oli kaupunkialueilla 42–53 %, mutta Turun kehyskunnissa jopa 82 %. Turun kehyskuntia käsitellään tässä työssä vain alustavasti, koska koko seudun aineistosta on suunniteltu tehtäväksi erillinen selvitys.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden sekä jalan ja pyörällä kulkijoiden yhteenlaskettu määrä näyttäisi pysyvän melko vakiona kaupungista toiseen, vaikka joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden määrä vaihteli 3–23 %:n ja jalan ja pyörällä kulkijoiden määrä 13–34 %:n välillä. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden osuus oli selvästi yhteydessä joukkoliikenteen palvelutasoon.

Sekakäyttäjien määrä vaihteli 10–21 %:n välillä ja myös se näyttäisi olevan yhteydessä joukkoliikenteen palvelutasoon.

Koska vannoutuneiden autoilijoiden määrä sekä jalan tai pyörällä kulkijoiden ja joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden yhteenlaskettu määrä näyttäisivät olevan vakioita kaupungista riippumatta, autoilijoiden osuuden pienentyminen tapahtuu vain kulkutapojen sekakäyttäjien osuuden kasvun myötä. Tämä pätee kun pääkaupunkiseutua tarkastellaan kokonaisuutena. Verrattaessa Helsinkiä muuhun pääkaupunkiseutuun tilanne on päinvastainen. Kulkutapojen sekakäyttäjien osuus on sama kuin muissa kaupungeissa, muiden liikkujaryhmien osuudet sen sijaan poikkevat.



Kuva 13. Liikkujaryhmien osuudet eri kaupungeissa.

4.2 Liikkujaryhmien taustatiedot

4.2.1 Ikä ja sukupuoli

Vannoutuneet autoilijat oli selvästi miesvaltainen ryhmä kaikissa kaupungeissa; vannoutuneista autoilijoista 67–73 % oli miehiä. Vastaavasti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat oli naisvaltainen ryhmä kaupungista riippumatta (noin 65–70 % naisia).

Pääkaupunkiseudulla autoilijoissa oli suunnilleen yhtä paljon miehiä ja naisia, muissa kaupungeissa autoilijat olivat lievästi miesvaltainen ryhmä. Myös jalan ja pyörällä kulkijoita oli pääkaupunkiseudulla sekä miehiä että naisia, mutta muissa kaupungeissa tämä oli lievästi naisvaltainen ryhmä.

Selvästi suurin ero kaupunkien välillä oli sekakäyttäjien ryhmässä. Pääkaupunkiseudulla sekakäyttäjien ryhmässä oli yhtä paljon naisia ja miehiä, mutta muissa kaupungeissa tämä oli selvästi naisvaltainen ryhmä (69–73 % naisia). Onko pääkaupunkiseudulla saavutettu sellainen joukkoliikenteen palvelutaso, joka tyydyttää myös autollisia miehiä tai onko autoilusta tullut niin hankalaa, hidasta ja kallista, että joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto? Vai liittyykö ilmiö ennemmin pääkaupunkiseudun asukkaiden arvoihin ja asenteisiin?

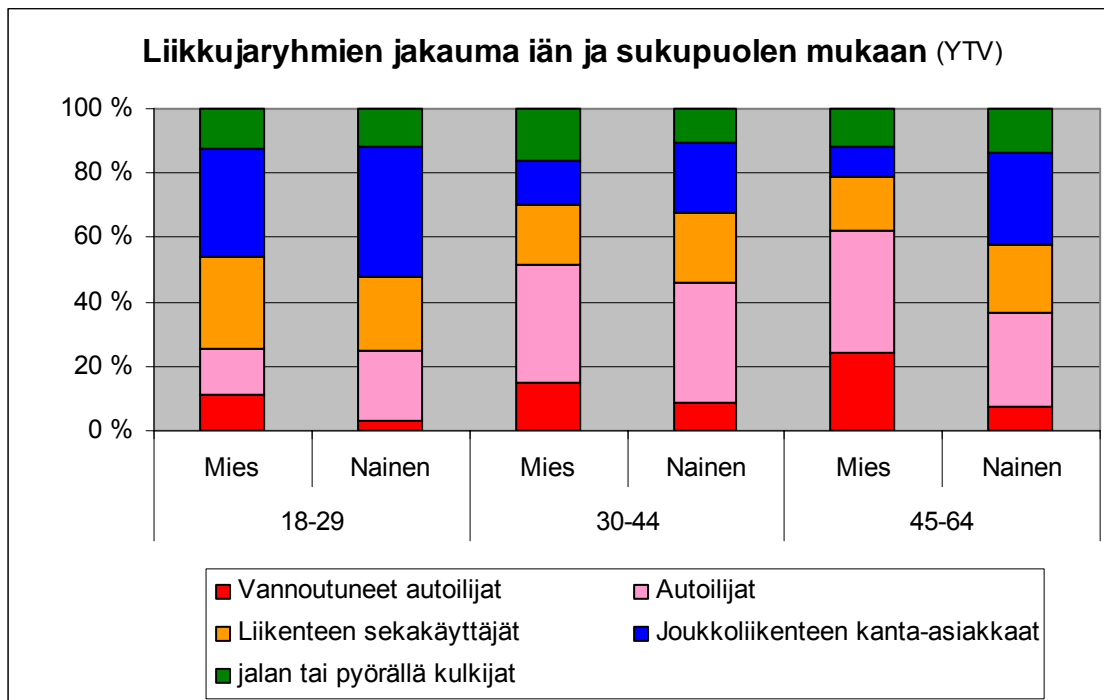
Kahdessa autoilijoiden ryhmässä nuorimman ikäluokan (18–29 -vuotiaat) osuus oli selvästi muita ryhmiä pienempi. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa taas nuorimman ikäluokan osuus oli muita ryhmiä suurempi ja keskimmäisen ikäluokan (30–45 -vuotiaat) osuus selvästi pienempi. Nämä erot toistuvat samankaltaisina kaikissa kaupungeissa.

Sekakäyttäjien ikäjakauma oli melko tasainen nuorimman ikäluokan ollessa lievästi yliedustettuna kaikissa kaupungeissa.

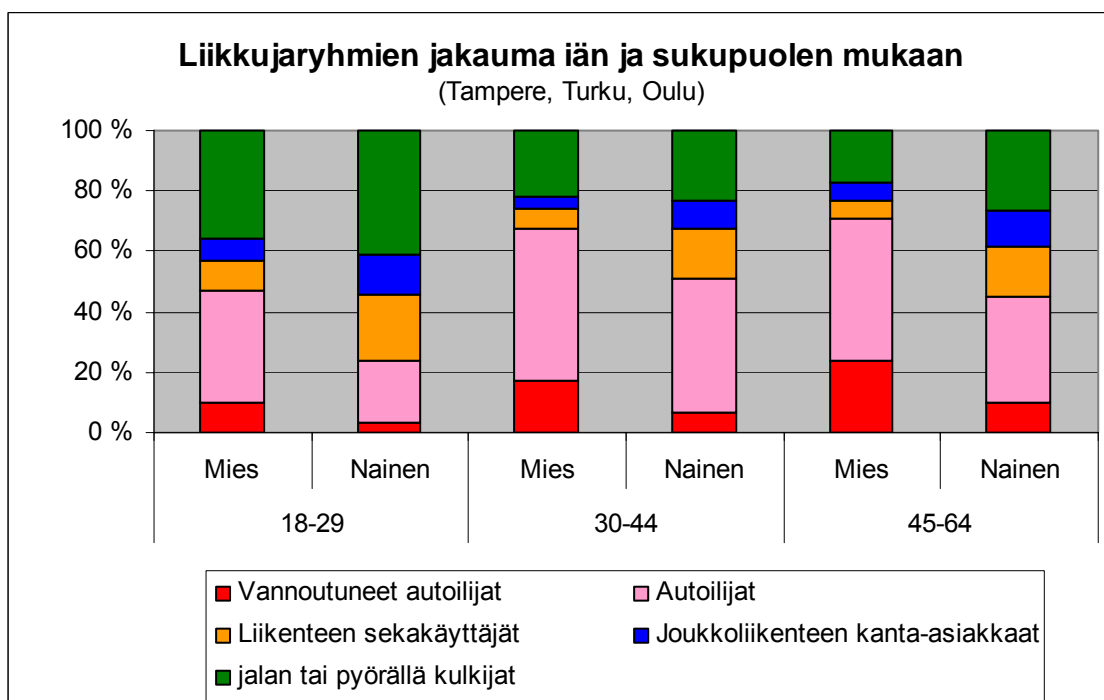
Jalan tai pyörällä kulkijoiden ryhmän ikäjakauma oli pääkaupunkiseudulla melko tasainen, mutta muissa kaupungeissa nuorin ikäluokka oli yliedustettuna.

Tutkittujen kaupunkien liikkujaryhmät olivat sukupuolen ja ikäjakauman kannalta keskenään samankaltaisia. Pääkaupunkiseutuun verrattuna ainoa selkeä ero oli jalan tai pyörällä kulkijoiden ryhmässä. Pääkaupunkiseudulla tässä ryhmässä oli miehiä ja vanhempiin ikäluokkaan kuuluvia hieman normaalia jakaumaa enemmän kun taas Turussa, Tampereella ja Oulussa miehet ja vanhemmat ikäluokat olivat aliedustettuina.

Tarkasteltaessa asiaa toisinpäin eli eri-ikäisten miesten ja naisten sijoittumista liikkujaryhmiin nähdään tässäkin, että sukupuolten välinen ero oli Tampereella, Oulussa ja Turussa suurempi kuin pääkaupunkiseudulla, jossa miehet ja naiset olivat autoilijoita lähes yhtä usein. Pääkaupunkiseudulla ainoastaan yli 45-vuotiaiden ikäryhmässä miehet autoilivat naisia enemmän. Pääkaupunkiseudulla 18–29-vuotiaiden ryhmässä miesten ja naisten välillä ei ollut eroa, mutta muissa kaupungeissa miehet olivat autoilijoita tai vannoutuneita autoilijoita lähes kaksi kertaa useammin kuin naiset.



Kuva 14. Eri-ikäisten miesten ja naisten sijoittuminen liikkujaryhmiin pääkaupunkiseudulla.

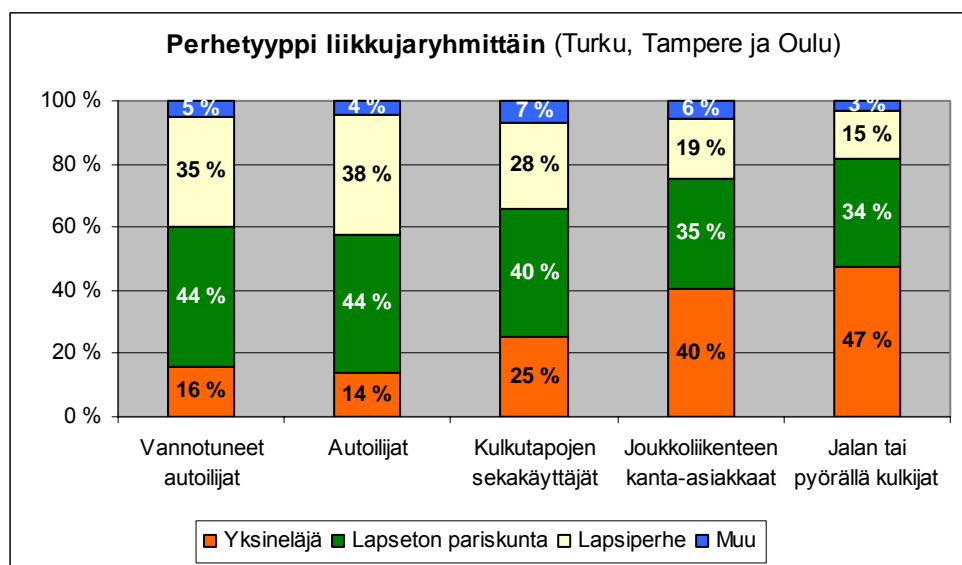


Kuva 15. Eri-ikäisten miesten ja naisten sijoittuminen liikkujaryhmiin Tampereella, Oulussa ja Turussa.

4.2.2 Perhetyyppi

Lapsiperheet korostuivat kahdessa autoilijoiden ryhmässä, kun taas joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa ja jalan tai pyörällä kulkevissa heitä oli vähän. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkevat olivat selvästi muita useammin yksineläjiä.

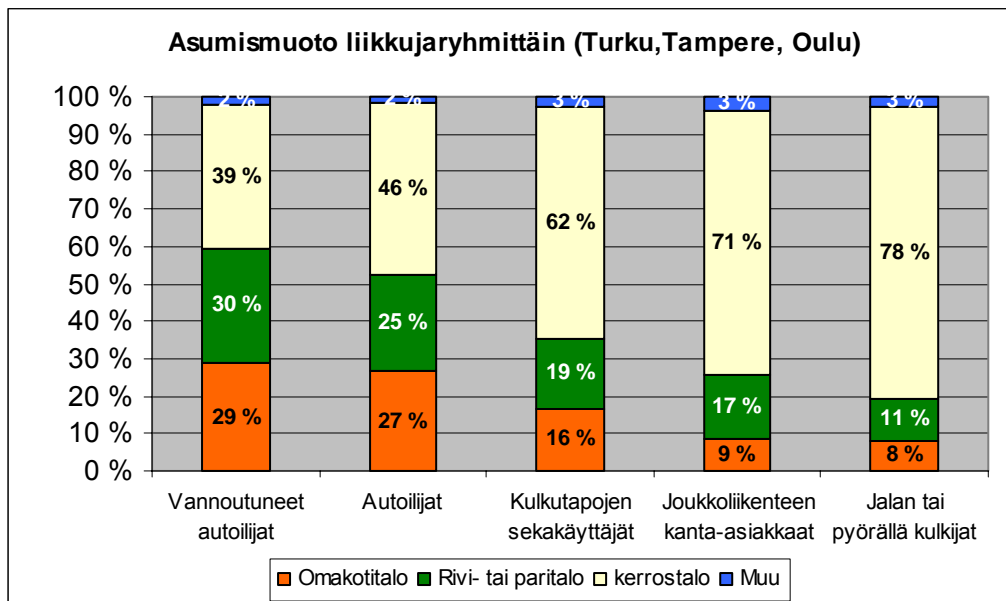
Tutkittujen kaupunkien välillä ei ollut oleellisia eroja, eivätkä kaupungit juurikaan poikenneet pääkaupunkiseudusta. Perhetyyppien kokonaisuuksissa oli toki eroa kaupunkien välillä, mutta liikkujaryhmien keskinäiset suhteet ovat samankaltaiset kaikilla alueilla.



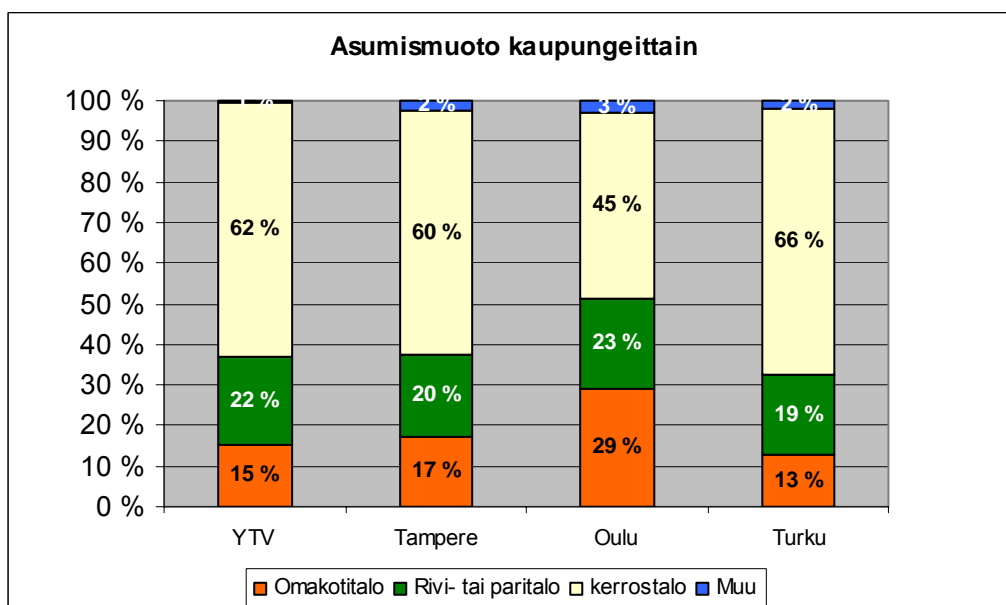
Kuva 16. Perhetyypit liikkujaryhmittäin.

4.2.3 Asumismuoto

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja jalan tai pyörällä kulkijat asuivat keskimääräistä useammin kerrostalossa. Kaksi autoilijoiden ryhmää olivat keskenään varsin samankaltaiset. Kaupunkien välillä oli huomattavia eroja eri asumismuotojen kokonaisuuksissa, mutta liikkujaryhmien väliset erot olivat samankaltaiset kaikissa kaupungeissa. Asumismuodolla oli varsin selvä yhteys perhetyypin kanssa. Esimerkiksi liikkujaryhmissä, joissa oli keskimääräistä enemmän lapsiperheitä, asuttiin keskimääräistä useammin omakotitalossa.



Kuva 17. Asumismuodot liikkujaryhmittäin.



Kuva 18. Asumismuodot kaupungeittain.

4.2.4 Eri liikkujaryhmien suosimat asuinalueet

Liikkujaryhmien asuinpaikkoja tutkittaessa kaupungit jaettiin 13–15 osa-alueeseen. Aluejako muodostettiin kaupunkien pienalueista yhdistämällä niitä siten, että alueet pyrittiin pitämään mahdollisimman homogeenisina ja kaikille alueille pyrittiin saamaan riittävästi (yli 50) havaintoja. Keskimäärin osa-alueille tuli havaintoja noin 80 ja kuhunkin kaupunkiin jäi vain yksi alue, jonka havaintomäärä jäi alle viidenkymmenen.

Tarkastelussa autoilijat ja vannoutuneet autoilijat käsiteltiin yhtenä ryhmänä. Havainnoista muodostettiin indeksi, jossa vannoutuneiden autoilijoiden määrä otettiin huomioon kaksinker-

taisella painolla. Kullekin kaupungille laskettiin indeksin mukainen keskimääräinen liikkujaryhmien jakauma, johon kunkin osa-alueen vastaavaa jakaumaa verrattiin. Alueella katsottiin olevan keskimääräistä enemmän tiettyyn liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita, jos indeksin mukaan laskettu liikkujaryhmän osuus oli keskimääräistä suurempi. Alueella katsottiin olevan selvästi keskimääräistä enemmän tiettyyn liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita, jos indeksin mukaan laskettu liikkujaryhmän osuus oli yli 50 % tai yli 15 prosenttiyksikköä keskimääräistä suurempi. Tarkastelu tehtiin laajentamattomasta aineistosta.

Eri liikkujaryhmien suosimat asuinalueet kaupungeittain on esitetty kuvissa 18–20.

Kuten pääkaupunkiseudullakin, Tampereella, Oulussa ja Turussa liikkujaryhmien osuuksissa oli selkeitä alueellisia eroja. Erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkijat, mutta myös kulkutapojen sekakäyttäjät ilmoittivat valitsevansa asuinpaikkansa siten, että voivat tulla toimeen ilman autoa.

Jalan tai pyörällä kulkijoiden osuus oli suurimmillaan kaupunkien keskustoissa. Jalan tai pyörällä kulkijoita oli paljon myös Turussa Ylioppilaskylän alueella ja Oulussa yliopiston alueella, jossa asuu paljon opiskelijoita.

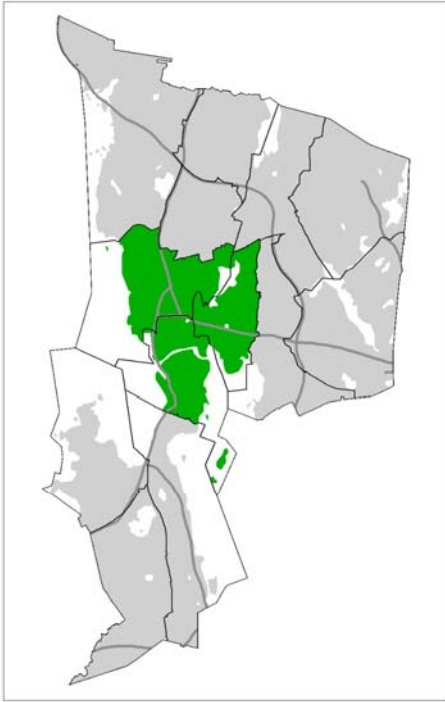
Osa-alueiden luonne (esimerkiksi kerrostalovaltainen lähiö, pientaloalue, merenranta-alue) vaikutti selvästi joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden, autoilijoiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien osuuksiin.

Etäisyys kaupungin keskustaan ei vaikuttanut Turussa, Oulussa ja Tampereella yhtä selvästi kuin pääkaupunkiseudulla, mutta tämä johtunee suuressa määrin aluejaosta sekä siitä, että nyt tutkitut kaupungit ovat pääkaupunkiseutua suppeampia alueita. Esimerkiksi Oulussa Kaakkurin alueella havaittu suuri kulkutapojen sekakäyttäjien osuus selittyyneen ennemmin uuden ja nopeasti kasvaneen alueen asukasrakenteella kuin alueen sijainnilla tai joukkoliikenteen palvelutasolla (jotka toki myös vaikuttavat asiaan).

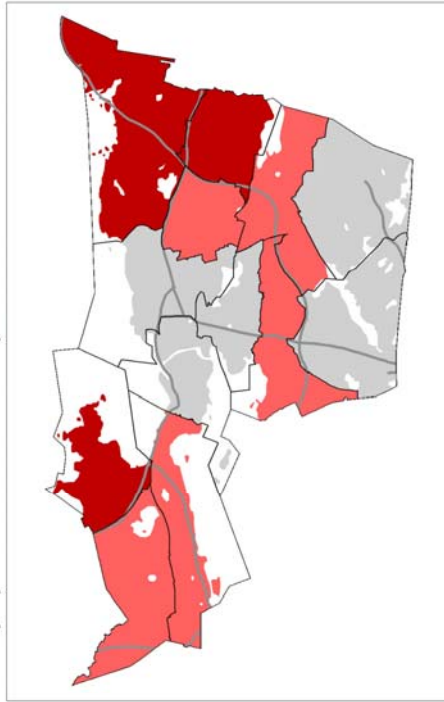
Turussa mielenkiintoinen on Itä-Turun alue, jonka kahdesta osa-alueesta Varissuon ja Lausteiden alueilla asui erityisen paljon joukkoliikenteen kanta-asiakkaita ja toisella, keskustaa lähempänä sijaitsevilla Pääskytuoren ja Huhkolan alueilla erityisen paljon autoilijoita. Ensiksi mainitut ovat kerrostalolähiöitä ja jälkimmäiset pitkällä aikavälillä rakentuneita pientalovaltaisia alueita. Kaikki kerrostalolähiön joukkoliikennetytydet kulkevat autoilijavaltaisen alueen kautta, mutta toisaalta keskimääräinen kävelyetäisyys pysäkille on Pääskytuoreessa ja Huhkolassa Turun keskeisen kaupunkialueen pisimpiä. Pääskytuoren kerrostaloalueilla joukkoliikenne ei kulje alueen sisäisillä kokoojakaduilla, vaan alueen läpi kulkevalla pääkadulla. Sosioekonomiset tekijät selittänevät suurimman osan alueiden välisestä erosta.

Liikkujaryhmien suosimat asuinalueet Tampereella

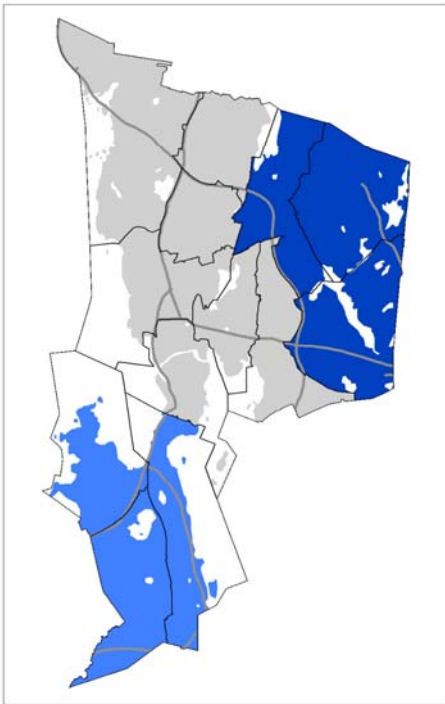
Jalan tai pyörällä kulkijat



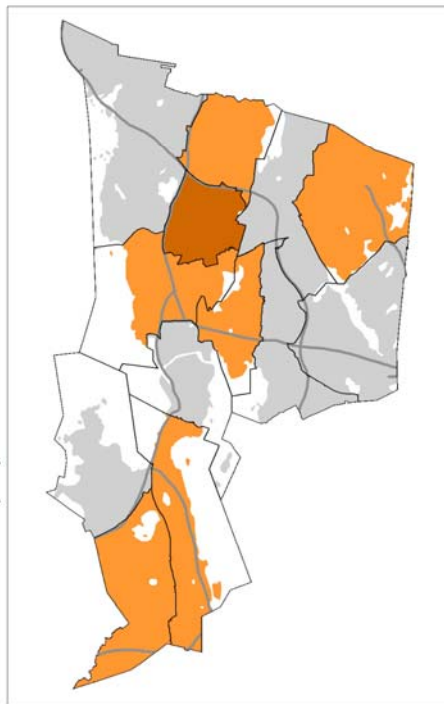
Autoilijat ja vannoutuneet autoilijat



Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat



Liikenteen sekakäyttäjät



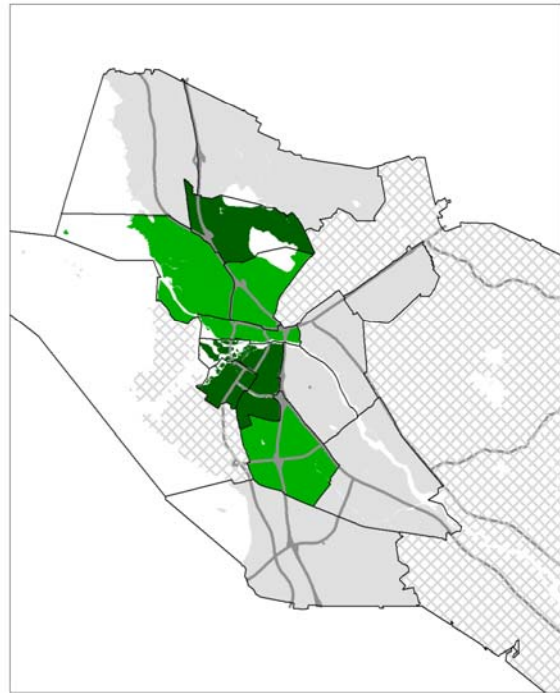
- Keskimmääristä vähemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita
- Keskimmääristä enemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita
- Selvästi keskim. enemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita

Kuva 19. Liikkujaryhmien suosimat alueet Tampereella.

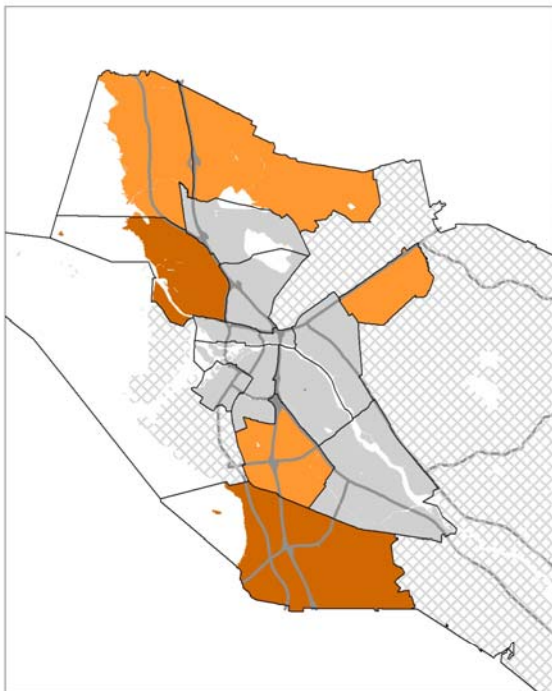
Liikkujaryhmien suosimat asuinalueet Oulussa

Havaintomäärä ei riitä joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden tarkasteluun

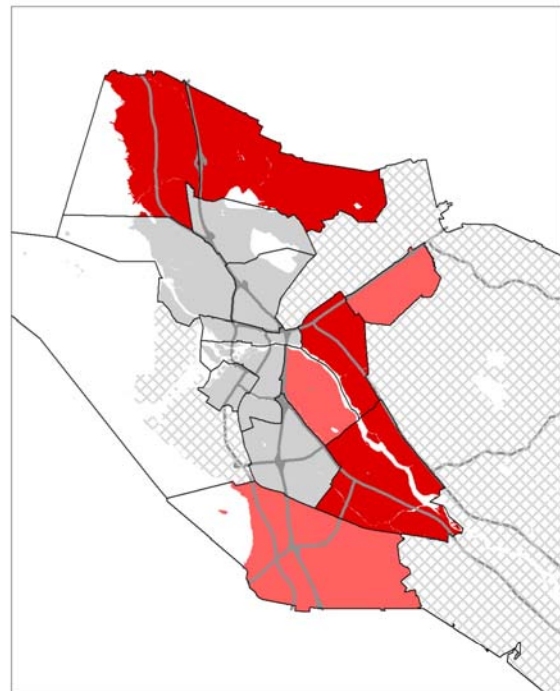
Jalan tai pyörällä kulkijat



Liikenteen sekakäyttäjät



Autoilijat ja vannoutuneet autoilijat

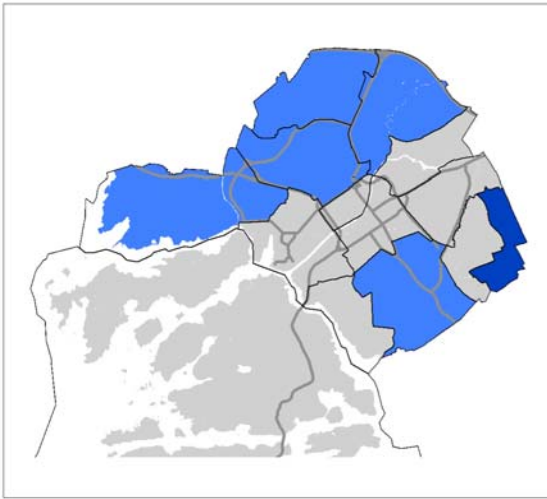


- ■ ■ ■ Keskimääräistä vähemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita
- ■ ■ ■ Keskimääräistä enemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita
- ■ ■ ■ Selvästi keskim. enemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita

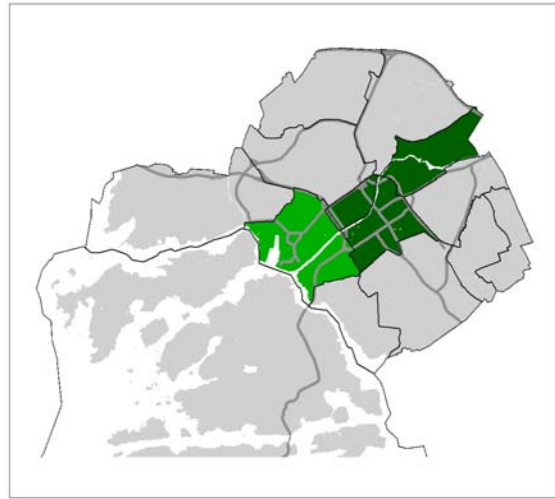
Kuva 20. Liikkujaryhmien suosimat alueet Oulussa.

Liikkujaryhmien suosimat asuinalueet Turussa

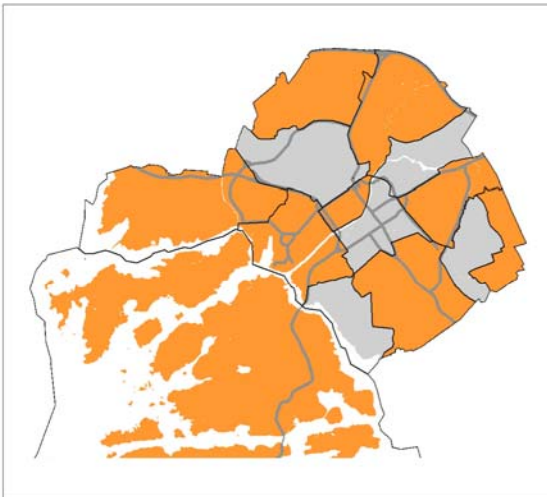
Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat



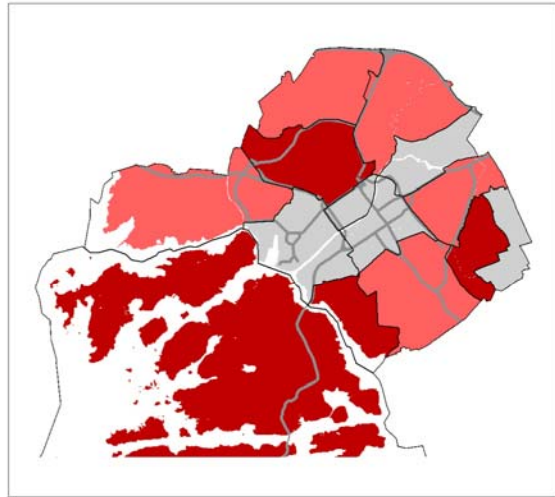
Jalan tai pyörällä kulkijat



Liikenteen sekakäyttäjät



Autoilijat ja vannoutuneet autoilijat



- ■ ■ ■ Keskimääräistä vähemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita
- ■ ■ ■ Keskimääräistä enemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita
- ■ ■ ■ Selvästi keskim. enemmän liikkujaryhmään kuuluvia asukkaita

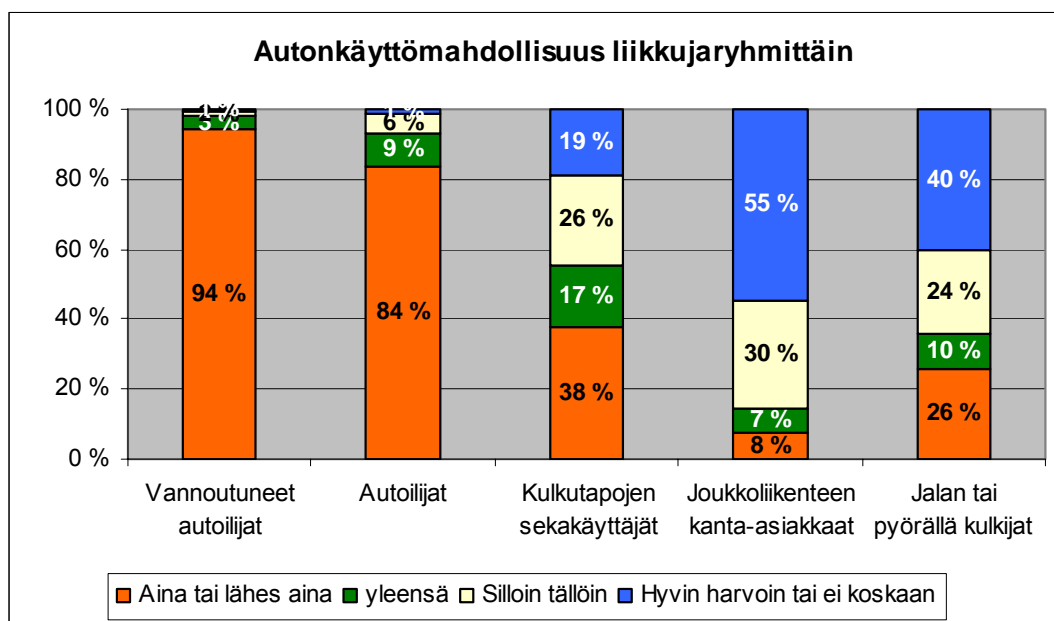
Kuva 21. Liikkujaryhmien suosimat alueet Turussa.

4.2.5 Ajokortti ja auton käyttömahdollisuus

Auton käyttömahdollisuus on esitetty vastaajan ilmoituksen mukaisesti, paitsi jos vastaajalla ei ole ajokorttia, jolloin hänellä ei katsottu olevan mahdollisuutta henkilöauton käyttöön. Auton omistamista ei edellytetty.

Luonnollisesti kahdessa autoilijoiden ryhmässä henkilöauto oli miltei poikkeuksetta vähintään lähes aina käytettävissä. Sekakäyttäjien ryhmästä 38 %:lla ja jalan tai pyörällä kulkijoiden ryhmästä 26 %:lla oli auto käytettävissään aina tai lähes aina (Turku, Tampere ja Oulu). Joukkoliikenteen kanta-asiakkailla sen sijaan ei yleensä ollut autoa käytettävissään, vain alle viidenneksellä heistä oli auto käytettävissään useammin kuin silloin tällöin.

Tutkittujen kaupunkien välillä havaittiin eroja ainoastaan sekakäyttäjien ryhmässä. Pääkaupunkiseudulla 50 %:lla sekakäyttäjistä oli auto lähes aina käytettävissään, Turussa ja Tampereella 40 %:lla ja Oulussa 30 %:lla. Muissa liikkujaryhmissä kaupunkien välillä ei ollut oleellista eroa.



Kuva 22. Auton käyttömahdollisuuden jakauma liikkujaryhmittäin (Turku, Tampere ja Oulu).

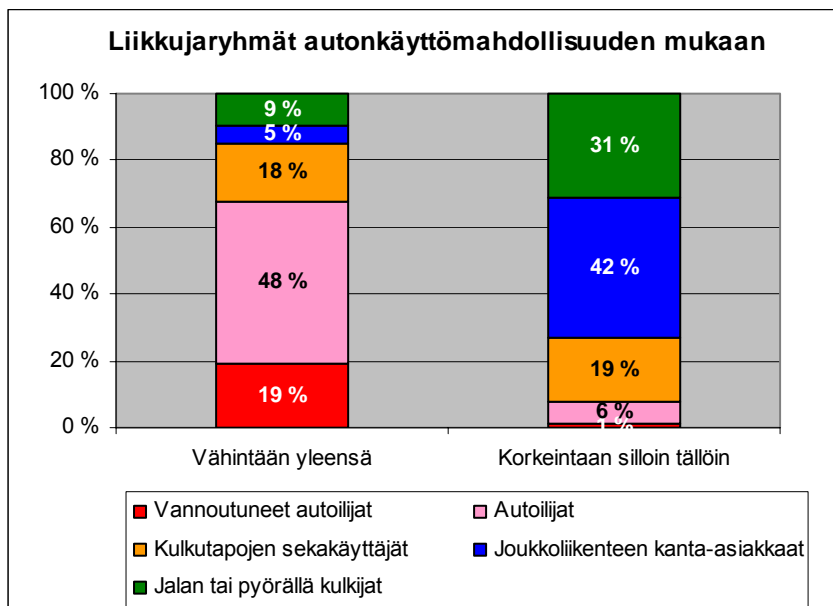
Aihe on erityisen mielenkiintoinen, kun tarkastellaan asiaa toisinpäin eli liikkujaryhmiä autonkäyttömahdollisuuden mukaan. Tässä henkilöt on jaettu kahteen ryhmään, yleistäen kuvattuna autollisiin ja autottomiin. Autolliseksi on tässä tapauksessa katsottu henkilö, jolla auto käytettävissään aina, lähes aina tai yleensä. Autottomaksi on vastaavasti katsottu henkilö, jolla on auto käytettävissään silloin tällöin, hyvin harvoin tai ei koskaan.

Kuvan 23 perusteella havaitaan, että kulikutapojen sekakäyttäjät oli ainoa ryhmä, johon kuului merkittävä osa sekä autonkäyttömahdollisuuden omaavista että niistä, joilla ei ollut auton käyttömahdollisuutta.

Noin 70 % niistä, joilla oli auton käyttömahdollisuus, oli autoilijoita tai vannoutuneita autoilijoita ja vastaavasti noin 70 % niistä, joilla ei ollut auton käyttömahdollisuutta, oli joukkoliik-

kenteen kanta-asiakkaita tai jalan tai pyörällä kulkijoita. Kummassakin ryhmässä 20 % vastaajista oli liikenteen sekakäyttäjiä ja 10 % "poikkeustapauksia", esimerkiksi autollisia joukkoliikenteen kanta-asiakkaita tai sellaisia autolla liikkuvia "kyytiläisiä", joilla ei ollut autoa henkilökohtaisessa käytössään. Viimeinen 10 % sisältänee myös jonkin verran koodausvirheitä ja väärinymmärryksiä.

Kuvan perusteella voidaan todeta, että henkilöä jolla on mahdollisuus auton käyttöön, on melko toivotonta houkutellessa joukkoliikenteen kanta-asiakkaaksi. Sen sijaan jopa vajaa kolmannes näistä autollisista on kulkutapojen sekakäyttäjiä tai kulkevat eniten kävellen tai pyörällä.



Kuva 23. Liikkujaryhmien jakauma autonkäyttömahdollisuuden mukaan (Turku, Tampere, Oulu ja Pääkaupunkiseutu).

4.2.6 Talouksien autonomistus

Autonomistusta tarkasteltiin siten, että talouden henkilöautojen lisäksi otettiin huomioon ajokortti-ikäisten henkilöiden määrä. Kun tarkastellaan autojen määrää aikuista kohti, voidaan selvästi erottaa kolme ryhmää, jotka toistuvat samanlaisina kaikissa kaupungeissa. Keskimääräinen autojen määrä aikuista kohti liikkujaryhmittäin ja kaupungeittain on esitetty taulukossa 2.

Vannoutuneiden autoilijoiden ja autoilijoiden talouksissa autoja oli lähes jokaiselle ajokortti-ikäiselle omansa. Toisin sanoen nämä ovat ihmisiä, joille auto on henkilökohtainen kulkuväline.

Kulkutapojen sekakäyttäjien talouksissa autoja oli keskimäärin noin puolelle aikuisista. Heille on tyypillistä, että yksi auto riittää useammalle aikuiselle ja auto on siten pikemminkin perhekohtainen kulkuväline.

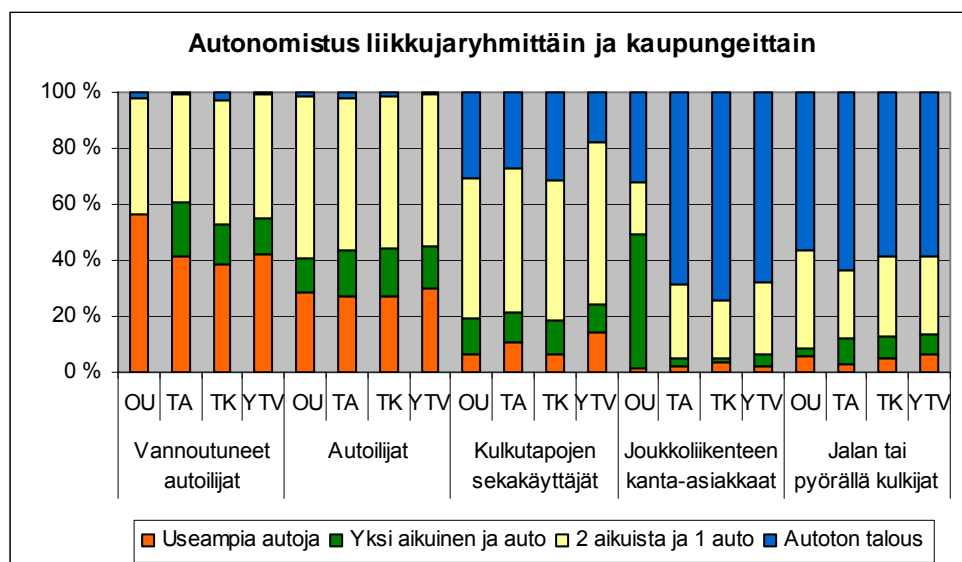
Kolmannen ryhmän muodostavat joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja jalan tai pyörällä kulijat, joilla oli auto vain noin joka viidennelle aikuiselle ja jotka siis ovat yleensä autottomia.

Taulukko 2. Keskimääräinen autojen määrä aikuista kohti liikkujaryhmittäin.

	Vannoutuneet autoilijat	Autoilijat	Kulutusapojen sekakäyttäjät	Joukko-liikenteen kanta-asiakkaat	Jalan tai pyörällä kulkijat
Tampere	0,8	0,7	0,4	0,2	0,2
Oulu	0,8	0,7	0,4	0,2	0,3
Turku	0,8	0,7	0,4	0,1	0,3
Pääkaupunkiseutu	0,8	0,7	0,5	0,2	0,3

Edellä esitetyt kolme ryhmää ja niihin liittyvät tulkinnot ovat suuntaa-antavia yleistyksiä.

Talouksien autonomistuksen jakauma liikkujaryhmittäin ja kaupungeittain on esitetty kuvassa 24. Tässäkään suhteessa kaupunkien välillä ei ollut merkittäviä eroja, mutta liikkujaryhmät poikkesivat selvästi toisistaan.



Kuva 24. Talouksien autonomistuksen jakauma liikkujaryhmittäin ja kaupungeittain.

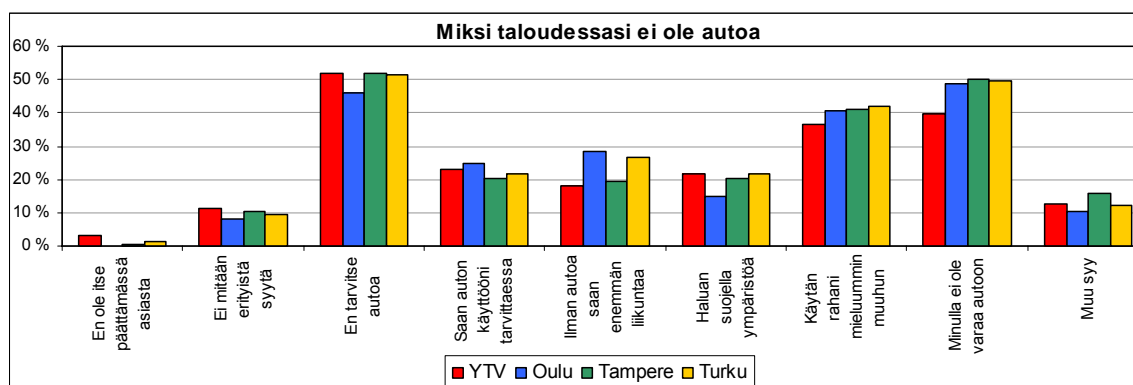
4.2.7 Syyt autonomistukseen ja autottomuuteen

Perustelut auton omistamiselle tai autottomuudelle olivat hyvin samankaltaisia kaikissa tutkituissa kaupungeissa. Oululaiset mainitsivat kesämökin muita harvemmin syyksi auton omistukseen. Pääkaupunkiseudulla taas rahan puute oli muita kaupunkeja harvemmin syynä autottomuuteen.

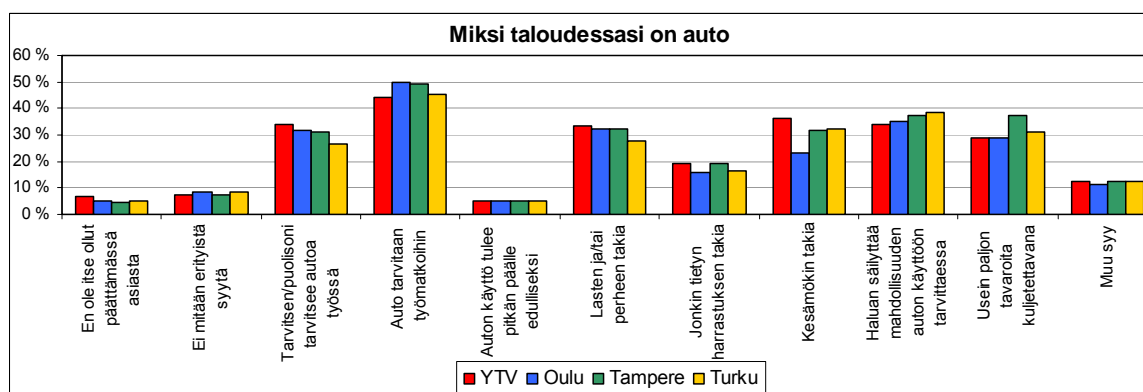
Autottomien talouksien yleisin perustelu autottomuudelle oli, ettei taloudessa katsottu tarvittavan autoa. Tätä mieltä oli puolet autottomien talouksien vastaajista. Taloudelliset seikat olivat toinen merkittävä syy autottomuuteen. Taloudelliset seikat käsittävät sekä tilanteen, jossa autoon ei ole varaa että tilanteen, jossa rahat käytetään mieluummin muuhun tarkoitukseen.

Autollisten talouksien yleisin perustelu auton omistukselle oli, että autoa tarvitaan työmatkoihin (kaupungeittain 44–55 %). Vastaajista 27–34 % tarvitsi autoa myös työssään. Yleisiä syitä olivat myös lapset ja perhe, kesämökki, halu säilyttää mahdollisuus auton käyttöön sekä tavaroiden kuljetustarve.

Tutkimuslomakkeessa oli esitetty kuvassa olevat vastausvaihtoehdot ja siinä pyydettiin mainitsemaan 1–3 keskeistä syytä, miksi taloudessa on tai ei ole autoa.



Kuva 25. Autottomien perustelut autottomuudelle.



Kuva 26. Autollisten perustelut auton omistukselle.

4.2.8 Tarve ja aikomus hankkia auto ja mahdollisuus luopua autosta

Pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella 72–73 % vastaajista asui autollisissa talouksissa ja Oulussa 76 %. Autollisista talouksista kolme neljästä oli yhden auton talouksia. Yhden auton talouksista noin 10 %:ssa ja useampien autojen talouksista noin 5 %:ssa olisi vastaajan mukaan tarvetta useammalle autolle. Autottomista talouksista noin 21 % arvioi tarvitsevansa auton. Kaupunkien välillä ei ollut oleellisia eroja.

Oululaiset autottomat olivat innokkaimpia hankkimaan auton heti kun siihen tulee mahdollisuus. Autottomista oululaisista tätä mieltä oli 33 %, turkulaisista 28 %, tamperelaisista 23 % ja pääkaupunkiseudun asukkaista 22 %. Niiden vastaajien osuus, jotka eivät tarvitse autoa, mutta aikovat kuitenkin hankkia sellaisen, oli Oulussa ja Turussa noin kaksinkertainen Tampereeseen ja pääkaupunkiseutuun verrattuna.

Miehet ja naiset aikovat hankkia autoja yhtä yleisesti heti, kun siihen tulee mahdollisuus. Miehillä oli kuitenkin naisia useammin aikomus ostaa auto silloinkin, kun autoa ei tarvita.

Autottomuus oli lapsiperheille huomattavasti ongelmallisempaa kuin autottomille keskimäärin. Kun kaikista autottomista vastaajista vain alle neljännes tarvitsisi auton, autottomista lapsiperheistä auton tarvitsisi noin puolet. Vastaavasti lapsiperheet olivat myös aikeissa hankkia autoja heti mahdollisuuden tullen.

Taulukko3. Autottomien talouksien ja autottomien lapsiperheiden tarve ja aikomus hankkia auto (kaikki kaupungit yhteensä, laajentamaton aineisto).

Autottomat taloudet (n=1083)	Tarvitsisi auton	Ei tarvitse autoa	
Aikoo hankkia	16 %	10 %	26 %
Ei aio hankkia	7 %	67 %	74 %
	23 %	77 %	

Autottomat lapsiperheet (n=122)	Tarvitsisi auton	Ei tarvitse autoa	
Aikoo hankkia	37 %	9 %	46 %
Ei aio hankkia	11 %	43 %	54 %
	48 %	52 %	

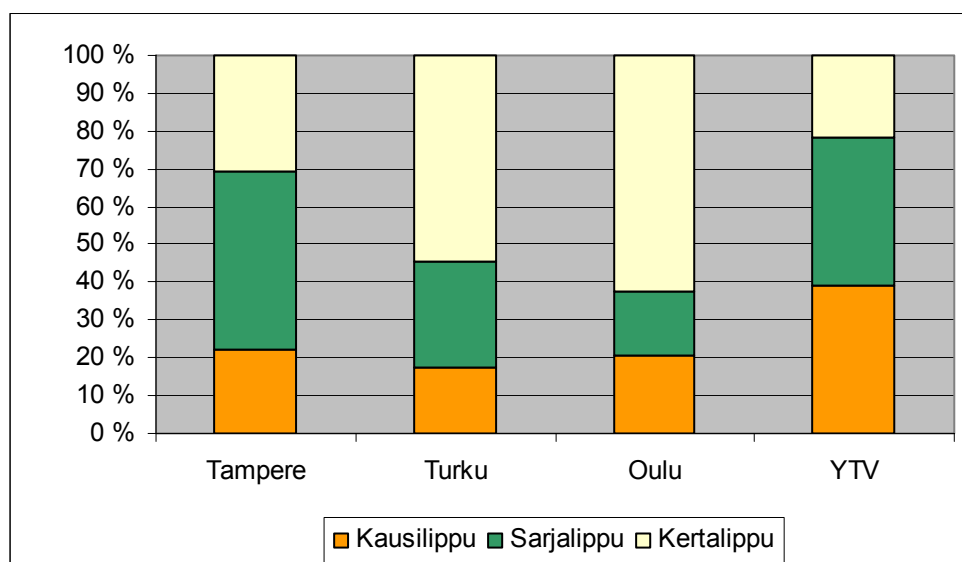
Turussa, Tampereella ja Oulussa autollisten talouksien vastaajista 15 % ilmoitti, ettei auto ollut taloudessa välttämätön. Pääkaupunkiseudulla näin vastasi 18 % autollisista.

Noin neljännes autollisista talouksista voisi ajatella luopuvansa ainakin yhdestä autosta, yleensä ns. kakkosautosta. Yhden auton talouksista noin 15 % voisi luopua ainoasta autostaan ja useamman auton talouksista noin puolet voisi ajatella luopuvansa ainakin yhdestä autosta.

4.2.9 Joukkoliikenteen lippulajit

Pääkaupunkiseudulla yleensä käytetty lippulaji oli kausilippu noin kaksi kertaa useammin kuin muissa kaupungeissa ja kertalipun käyttö oli vähäisintä. Lippulajien suhteen Turku ja Oulu olivat melko samankaltaisia ja Tampere poikkesi niistä siinä, että sarjalippujen käyttö oli yleisempää ja kertalippujen käyttö vähäisempää. Vastaajien käyttämät joukkoliikenteen lippulajit kaupungeittain on esitetty kuvassa 27. Esitetyt jakaumat kuvaavat tiettyä lippulajia käyttävien henkilöiden osuutta. Jos tarkasteltaisiin tietyllä lippulajilla maksettujen matkojen määrää, kausilippujen ja sarjalippujen osuus olisi luonnollisesti huomattavasti suurempi.

Lippulajien laajan kirjon takia vertailu on suuntaa-antava. Sarjalipuiksi on laskettu kaikki ennakkoon ostettavat liput, jotka eivät ole jatkuvaluonteisessa käytössä olevia kausikortteja. Tällaisia ovat esimerkiksi arvokortit, erilaiset yhdistelmäkortit, päiväliput, kännykkäliput. Myös vaihteleva tai satunnainen kausikortin käyttö on laskettu tähän ryhmään. Kertaliput ovat tavanomaisia kuljettajalta ostettavia kertalippuja. Kaikkien lippulajien osalta ja liikkujaryhmittäin eritellyt tulokset on esitetty liitteessä 5.



Kuva 27. Eri lippulajeja käyttävien asukkaiden osuudet kaupungeittain.

4.2.10 Yhteenveto liikkujaryhmien taustatiedoista

Liikkujaryhmien sosioekonomiset ominaisuudet olivat pitkälti ennako-odotusten mukaisia. Yhteenvetona voidaan todeta, että yksilön elämäntilanne vaikuttaa keskeisesti sekä autonomistukseen että kulkutapavalintoihin.

Vannoutuneet autoilijat oli selvästi miesvaltainen ryhmä kaikissa kaupungeissa ja vastaavasti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat oli naisvaltainen ryhmä. Sukupuolten välinen ero oli pääkaupunkiseudulla selvästi pienempi kuin muissa tutkituissa kaupungeissa. Pääkaupunkiseudulla naiset kuuluivat autoilijoiden ryhmään lähes yhtä usein kuin miehet, ainoastaan yli 45-vuotiaiden ikäryhmässä miehet autoilivat naisia enemmän.

Lapsiperheet korostuivat kahdessa autoilijoiden ryhmässä, kun taas joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa ja jalan tai pyörällä kulkevissa heitä oli vähän. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkevat olivat selvästi muita useammin yksineläjiä. Perhetyypin osalta tutkittujen kaupunkien välillä ei ollut oleellisia eroja eivätkä kaupungit juurikaan poikenneet pääkaupunkiseudusta. Asumismuoto ja perhetyyppi korreloivat selvästi keskenään.

Kuten pääkaupunkiseudullakin, Tampereella, Oulussa ja Turussa liikkujaryhmien osuuksissa oli selkeitä alueellisia eroja. Jalan tai pyörällä kulkijoiden osuus oli suurimmillaan kaupunkien keskustoissa. Osa-alueen fyysinen ja sosioekonominen rakenne vaikutti selvästi joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden, autoilijoiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien osuuksiin. Etäisyys kaupungin keskustaan ei vaikuttanut yhtä selvästi kuin pääkaupunkiseudulla. Erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkijat, mutta myös kulkutapojen sekakäyttäjät ilmoittivat valitsevansa asuinpaikkansa siten, että voivat tulla toimeen ilman autoa.

Noin 70 % autollisista oli autoilijoita tai vannoutuneita autoilijoita ja vastaavasti noin 70 % autottomista oli joukkoliikenteen kanta-asiakkaita tai jalan tai pyörällä kulkijoita. Kulkutapojen sekakäyttäjät oli ainoa ryhmä, johon kuuluu merkittävä osa (20 %) sekä autollisista että autottomista henkilöistä. Henkilöä jolla on yleensä mahdollisuus auton käyttöön, on melko toivotonta houkutellessa joukkoliikenteen kanta-asiakkaaksi. Sen sijaan jopa vajaa kolmannes autollisista oli kulkutapojen sekakäyttäjistä tai he kulkevat eniten kävellen tai pyörällä.

Autonomistuksen suhteen voidaan hahmottaa kolme ryhmää. Vannoutuneille autoilijoille ja autoilijoille auto on henkilökohtainen kulkuväline. Kulkutapojen sekakäyttäjille on tyypillistä, että yksi auto riittää useammalle aikuisella ja auto on siten pikemminkin perhekohtainen kulkuväline. Kolmannen ryhmän muodostavat joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja jalan tai pyörällä kulkijat, jotka ovat yleensä autottomia.

Autottomien talouksien yleisin perustelu autottomuudelle oli, ettei taloudessa tarvita autoa. Taloudelliset seikat olivat toinen merkittävä syy autottomuuteen. Autottomista talouksista noin neljännos aikoo hankkia auton. Autollisten talouksien yleisin perustelu autolle oli, että autoa tarvitaan työmatkoihin. Autottomuus oli lapsiperheille huomattavasti ongelmallisempaa kuin autottomille keskimäärin. Yhden auton talouksista noin 15 % voisi luopua ainoasta autostaan ja useamman auton talouksista noin puolet voisi ajatella luopuvansa ainakin yhdestä autosta.

4.3 Mielenpiteet liikkumiseen ja asumiseen liittyvistä väittämistä

4.3.1 Mielenpiteiden selvittäminen

Käyttäjien mielenpiteitä ja asenteita selvitettiin esittämällä liikenteeseen ja asumiseen liittyviä väittämiä, joihin tuli ottaa kantaa neliportaisella asteikolla: "täysin samaa mieltä", "melko samaa mieltä", "melko eri mieltä" ja "täysin eri mieltä". Vaihtoehto en osaa sanoa oli esitetty lomakkeessa erillään muista vastausvaihtoehdoista, jotta houkutus tämän vaihtoehdon valintaan olisi mahdollisimman pieni.

Ihmisillä on taipumus perustella itselleen omien valintojensa hyvät puolet silloinkin, kun valinta ei ole ollut täysin vapaa, mikä näkyy selkeästi useissa vastauksissa.

4.3.2 Liikkujaryhmien ja kaupunkien vertailu

Liikkujaryhmien väliset erot

Suurimmassa osassa väittämiä autoilijoiden ja vannoutuneiden autoilijoiden mielenpiteet erosivat selvästi kolmen muun liikkujaryhmän mielenpiteistä ennalta arvattavalla tavalla. Eniten autoilijoista poikkesivat joukkoliikenteen kanta-asiakkaat. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden, jalan tai pyörällä kulkijoiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien mielenpiteet olivat usein, mutta eivät aina, keskenään melko samankaltaisia.

Suurimmat erot liikkujaryhmien välillä syntyivät joukkoliikenteen palvelutasoa koskevien väittämien kohdalla:

- Joukkoliikenteen käyttö on vaivalloista
- Joukkoliikenne on usein nopea kulkutapa
- Käytän joukkoliikennettä vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa
- Joukkoliikenteen reitit ja aikataulut soveltuvat minulle hyvin

Pienimmät erot liikkujaryhmien välillä olivat väittämien "haluaisin vähentää auton käyttöäni" ja "joukkoliikenteessä muut matkustajat häiritsevät/ärsyttävät minua" kohdalla.

Mielenpiteet liikenteeseen liittyvistä väittämistä liikkujaryhmittäin on esitetty kuvassa 27.

Kaupunkien väliset erot

Suurimmassa osassa väittämiä tutkittujen kaupunkien välillä ei ollut juuri minkäänlaista eroa.

Kaupunkien välisiä eroja tuli selvimmän ilmi joukkoliikenteen palvelutasoa kuvaavien väittämien kohdalla. Pääkaupunkiseutu erottui joukosta hyvän palvelutason alueena ja Oulu vertailun heikoimman palvelutason alueena. Poikkeuksena oli väittäminen "joukkoliikenteellä kulminen on edullista", jonka kanssa oltiin eniten samaa mieltä Tampereella ja Turussa. Pääkaupunkiseudun osalta tulee ottaa huomioon, että osa vastaajista tarvitsee kaupungin sisäisen lipun sijaan kalliimman seutulipun.

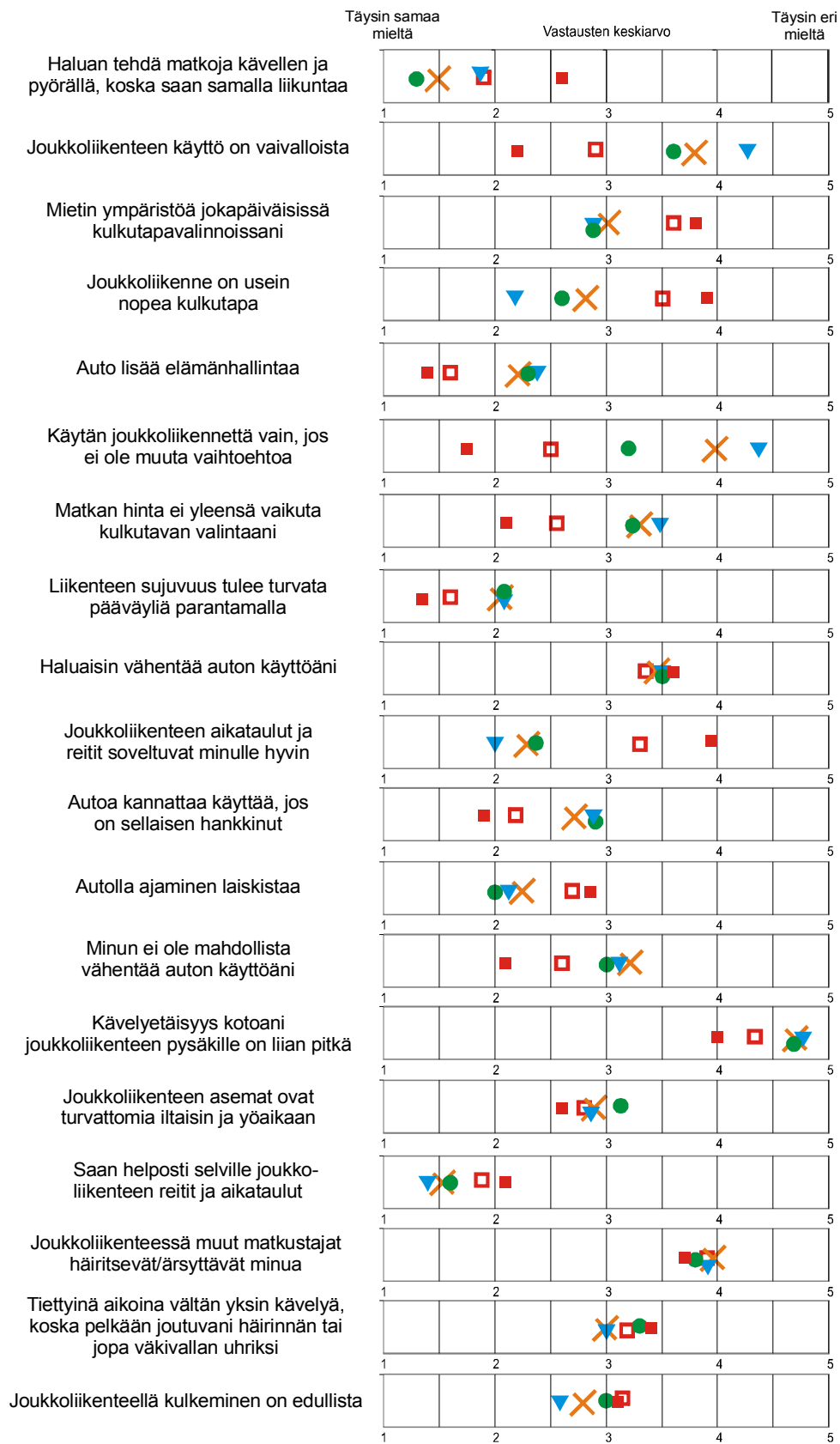
Tutkimusajankohtana kertalippu maksoi Oulussa 2,6 € Turussa ja Tampereella 2,0 € ja pääkaupunkiseudulla 2 € (Helsingin sisäinen) tai 3,4 € (seutulippu). Kolmenkymmenen päivän

lippu maksoi Oulussa 46 €, Turussa 43 €, Tampereella 43 € ja pääkaupunkiseudulla 40 € tai 76 € (Helsingin sisäinen tai seutulippu).

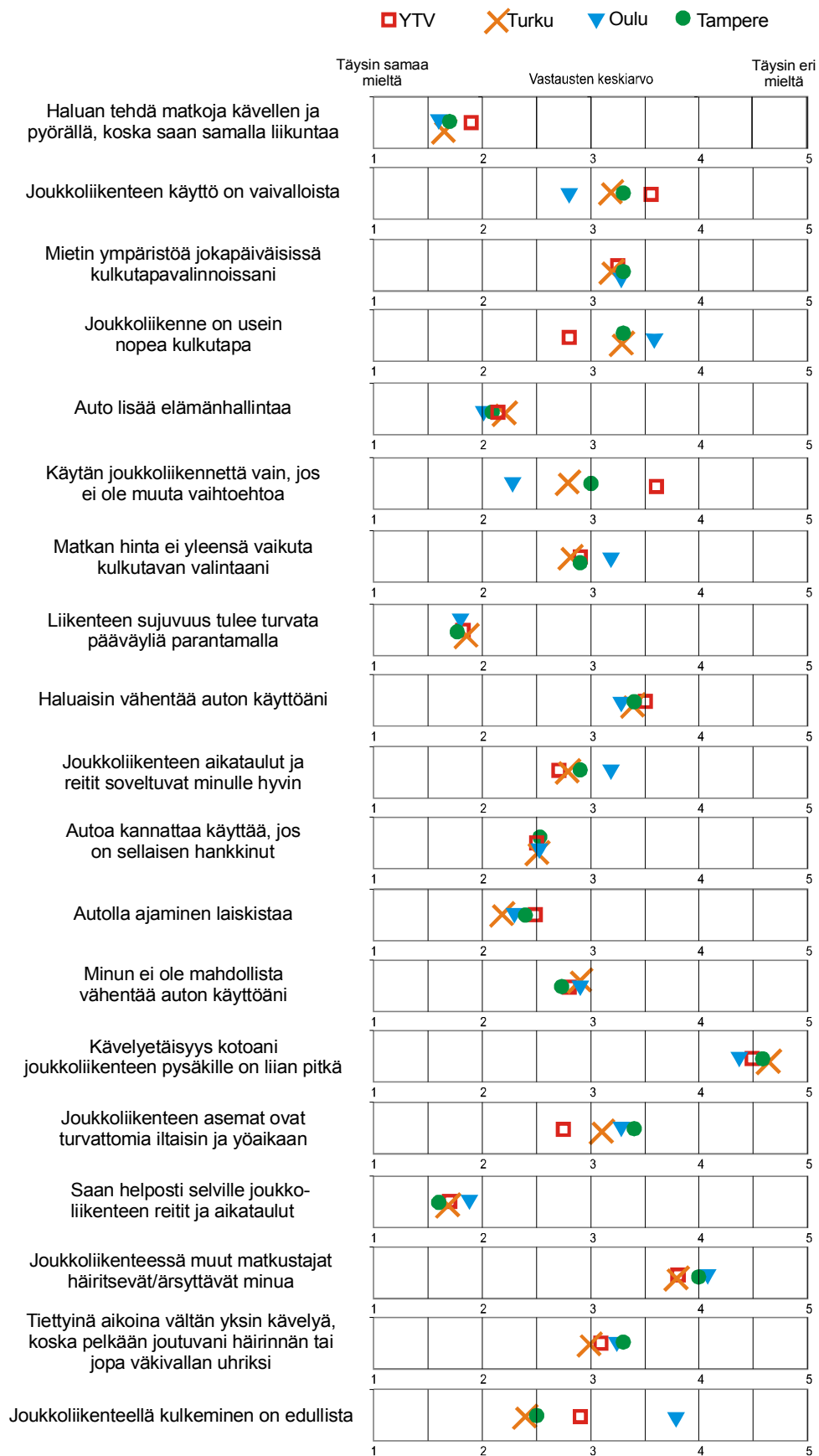
Pääkaupunkiseudulla turvattomuuden tunne joukkoliikenteen asemilla oli yleisempää kuin muissa kaupungeissa.

Mielipiteet liikenteeseen liittyvistä väittämistä kaupungeittain on esitetty kuvassa 28.

- Vannoutuneet autoilijat □ Autoilijat ✕ Kulkutapojen sekakäyttäjät
- ▼ Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ● Jalan tai pyörällä kulkijat



Kuva 28. Mielipiteet liikenteeseen liittyvistä väittämistä liikkujaryhmittäin.



Kuva 29. Mielipiteet liikenteeseen liittyvistä väittämistä kaupungeittain.

4.3.3 Hyötyliikunta, ympäristöseikat ja hinta

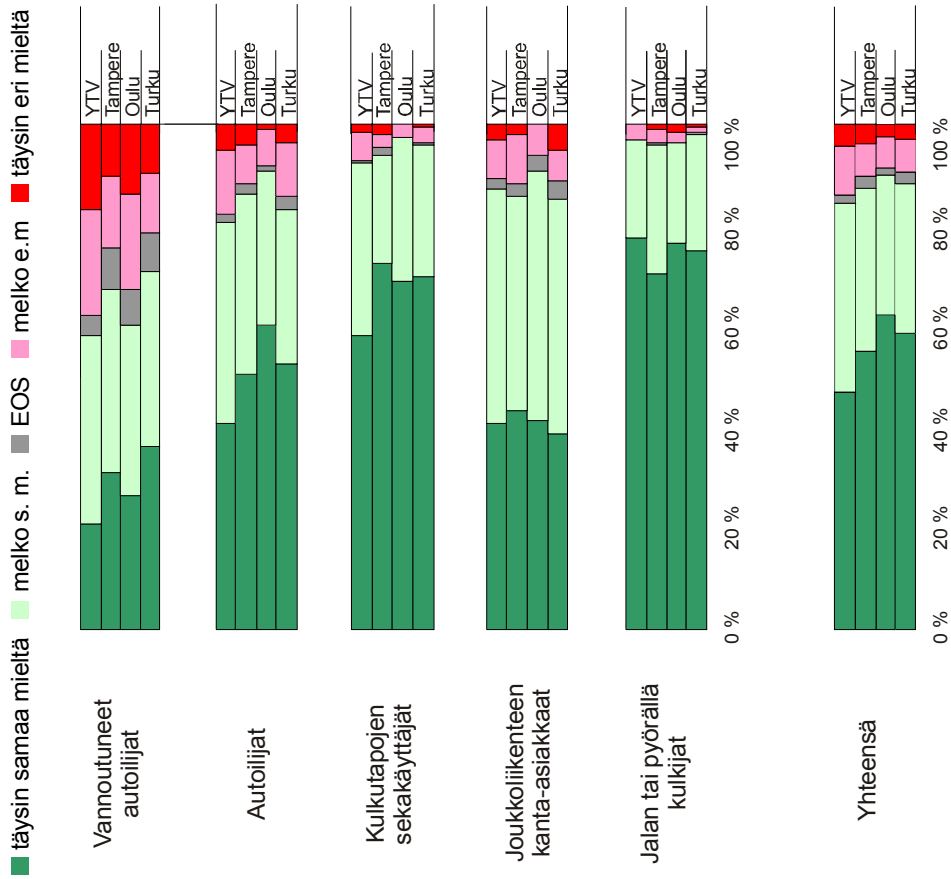
Jalan ja pyörällä kulkiessa saatu liikunta oli hyvin voimakas kevyen liikenteen käyttöön kannustava motiivi kaikissa liikkujaryhmissä ja kaikissa kaupungeissa. (Kuva 30.) Jopa vannoutuneet autoilijat ilmoittivat haluavansa tehdä matkoja kävellen ja pyörällä, koska samalla saa liikuntaa. Tampereella, Oulussa ja Turussa autoilijat olivat joukkoliikenteen kanta-asiakkaita useammin täysin samaa mieltä väittämän kanssa. Kulkutapojen sekakäyttäjät olivat lähempänä jalan ja pyörällä kulkijoiden ryhmää kuin joukkoliikenteen kanta-asiakkaita.

Ympäristöseikkojen merkitys sen sijaan oli kauttaaltaan vähäisempi, mikä johtunee osin myös kysymyksen muotoilusta. Kulkutapojen sekakäyttäjistä, joukkoliikenteen kanta-asiakkaista ja jalan tai pyörällä kulkijoista vain puolet oli vähintään melko samaa mieltä väittämän kanssa. Autoilijoiden ryhmät erottuivat muista selkeästi eikä niiden kesken ollut oleellista eroa. Myöskään kaupunkien välillä ei ollut tässä suhteessa eroa.

Autoilijoiden ja erityisesti vannoutuneiden autoilijoiden mielestä matkan hinta ei yleensä vaikuttanut heidän kulkutavan valintaansa. Toisaalta muille ryhmille ja erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaille matkan hinnalla oli merkitystä. (Kuva 31.) Näin ollen joukkoliikenteen lipunhintojen nostaminen voi siirtää nykyisiä asiakkaita muiden kulkutapojen käyttäjiksi, mutta lipun hinnan laskeminen tuskin yksinään houkuttelee autoilijaa käyttämään joukkoliikennettä. Oululaisille matkan hinnalla vaikuttaisi olevan hieman suurempi merkitys kuin muiden kaupunkien asukkaille, mutta tämä saattaa johtua vain siitä, että Oulussa kertalippu on kalliimpi kuin muissa kaupungeissa.

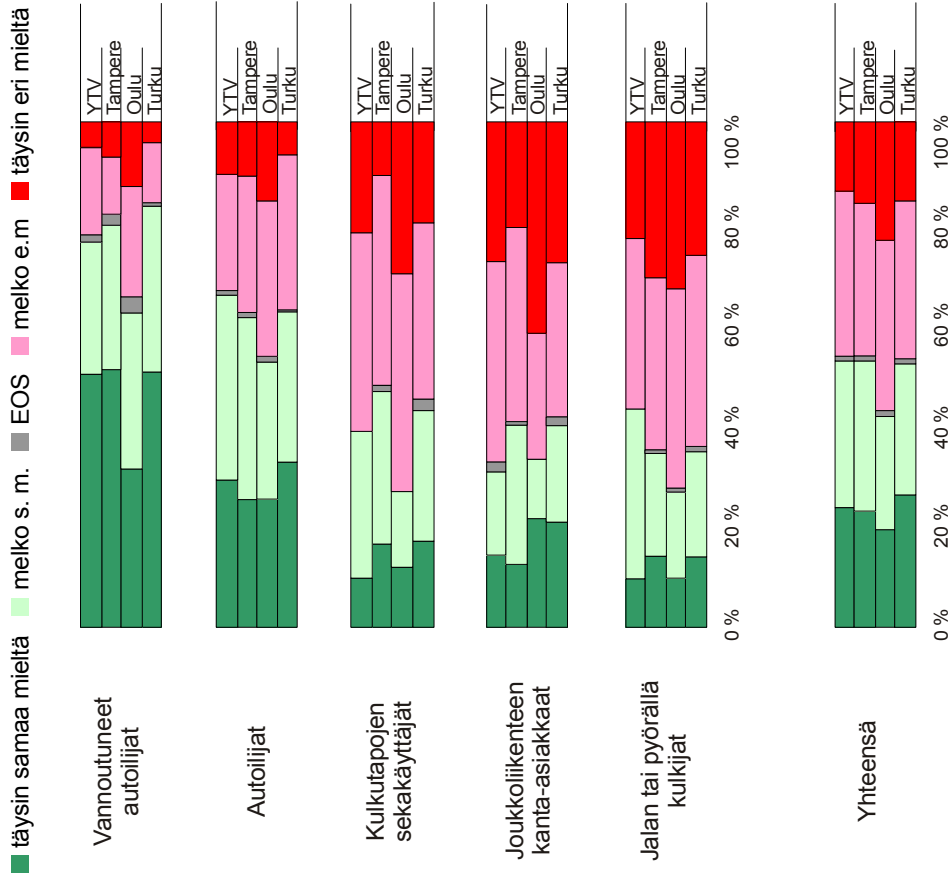
Kaupunkien välillä oli suuria eroja sen suhteen, pidettiinkö joukkoliikenteellä kulkemista edullisena. Kaupunkien väliset erot olivat jopa suuremmat kuin liikkujaryhmien väliset erot. Selvimmin muista kaupungeista erottui Oulu, jonka asukkaat pitivät joukkoliikenteellä kulkemista kalliina. Turun ja pääkaupunkiseudun asukkaat olivat keskenään melko lailla samaa mieltä joukkoliikenteellä kulkemisen edullisuudesta ja Tampereella joukkoliikenne koettiin edullisemmaksi kuin muissa kaupungeissa.

Haluan tehdä matkoja kävellen ja pyörällä, koska saan samalla liikuntaa



Kuva 30. Liikunta kevyen liikenteen käytön motiivina

Matkan hinta ei yleensä vaikuta kulkutavan valintaan



Kuva 31. Matkan hinnan vaikutus kulkutavan valinnassa

4.3.4 Joukkoliikenteen palvelutaso

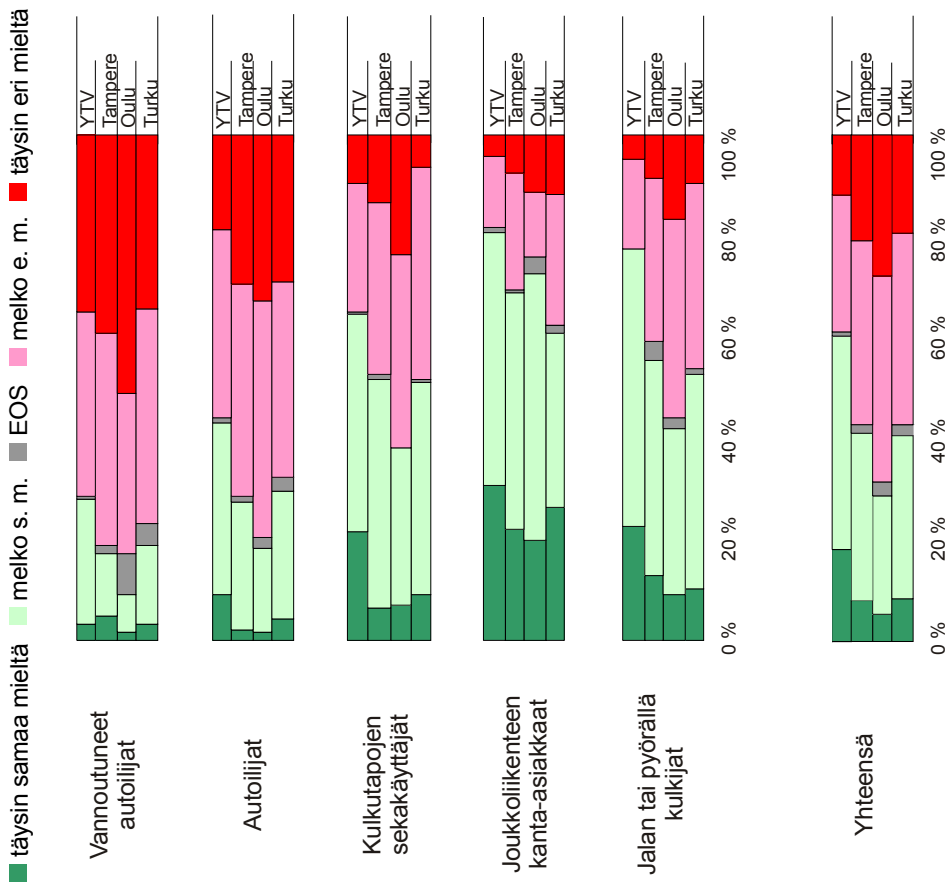
Kun tarkastellaan mielipiteitä joukkoliikenteen nopeudesta sekä aikataulujen ja reittien sopivuudesta liikkujaryhmien välillä havaitaan selvät erot. Karkeasti voidaan todeta, että autoilijoiden ja vannoutuneiden autoilijoiden mielestä joukkoliikenne ei ole nopea kulkutapa eivätkä aikataulut ja reitit sovellu heille. Muut liikkujaryhmät olivat mielipiteiltään melko samankaltaisia. Joukkoliikenteen kanta-asiakkailla oli myönteinen kuva joukkoliikenteen nopeudesta sekä aikataulujen ja reittien sopivuudesta. Jalan ja pyörällä kulkijoilla ja kulkutapojen sekäkäyttäjillä oli myös myönteinen kuva aikataulujen ja reittien sopivuudesta (poikkeuksena oululaiset jalan ja pyörällä kulkijat), mutta he suhtautuvat neutraalisti joukkoliikenteen nopeuteen.

Vastauksista ei voi luotettavasti päätellä, missä määrin asenteet vaikuttavat vastauksiin, koska autoilijat ja vannoutuneet autoilijat asuvat muita useammin alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on todellisuudessa keskimääräistä huonompi. Selvää kuitenkin on, että aikataulut ja reitit sekä joukkoliikenteen nopeus olivat autoilijoille huomattavasti suurempi ongelma kuin kävelyetäisyys joukkoliikenteen pysäkille, joka ei näyttäisi olevan ongelma edes vannoutuneille autoilijoille.

Aikataulujen ja reittien osalta informaation puute ei näyttäisi olevan ongelma. Yli 90 % vastaajista oli samaa tai melko samaa mieltä väitteen "saan helposti selville joukkoliikenteen reitit ja aikataulut" kanssa. Autoilijoiden ja muiden liikkujaryhmien välinen ero oli vähäinen.

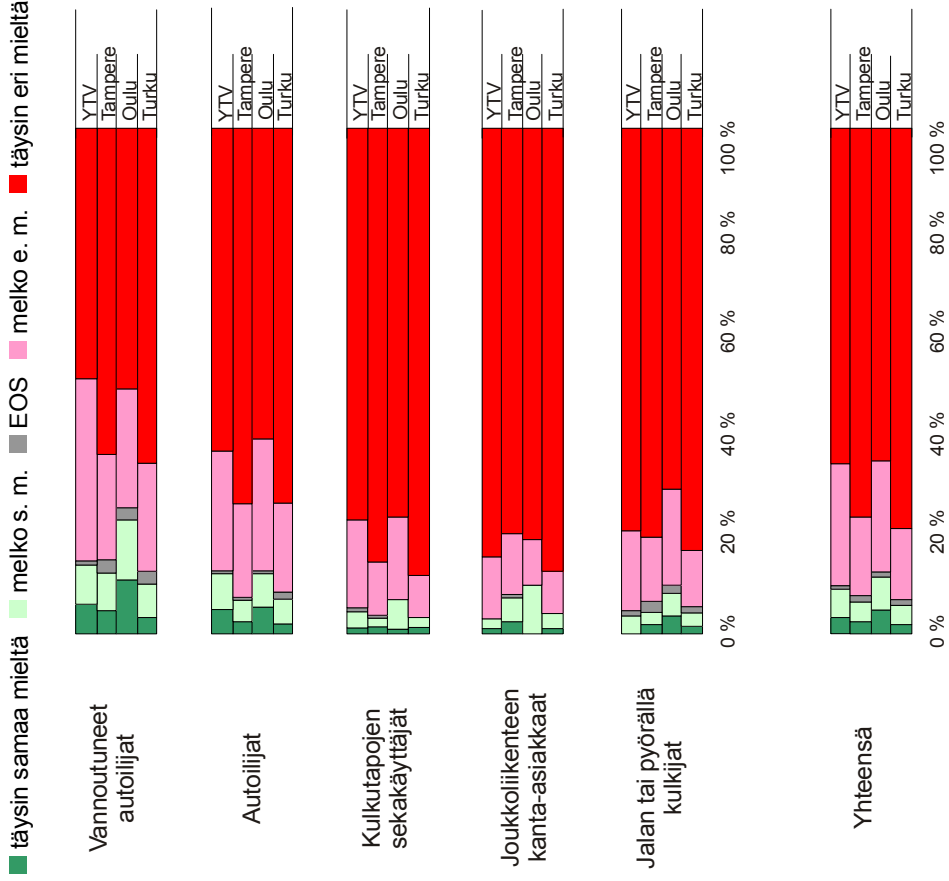
Joukkoliikenteen nopeuden sekä aikataulujen ja reittien osalta erot kaupunkien välillä olivat melko selvät ja odotetunlaiset. Joukkoliikenteen palvelutaso koettiin parhaimmaksi pääkaupunkiseudulla ja huonoimmaksi Oulussa. Tampereen ja Turun asukkaiden mielipiteet olivat varsin samankaltaiset.

Joukkoliikenne on usein nopea kulkutapa



Kuva 32. Joukkoliikenteen nopeus kulkutapana.

Kävelyetäisyys kotoani joukkoliikenteen pysäkillä on liian pitkä

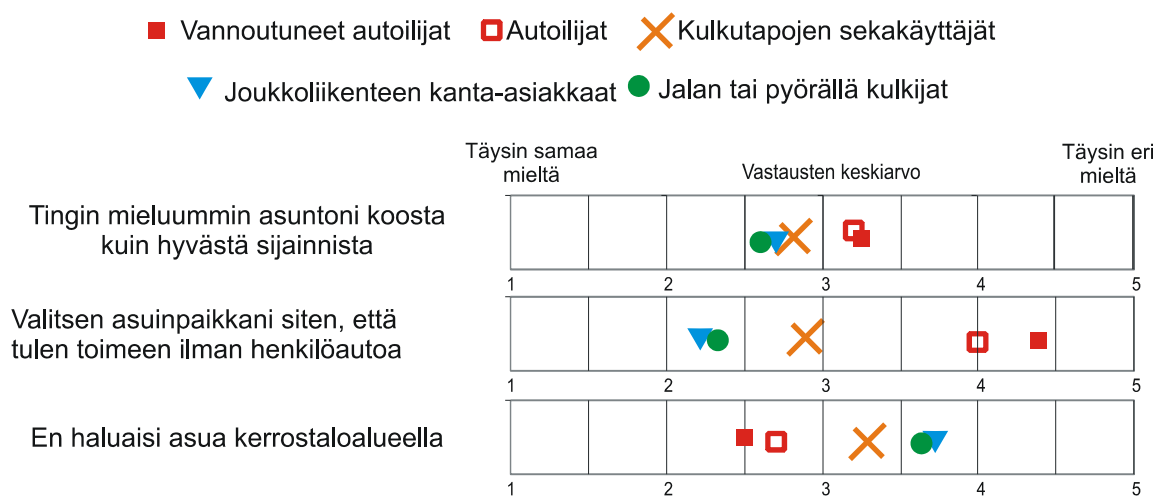


Kuva 33. Kävelyetäisyys kotoa joukkoliikenteen pysäkillä.

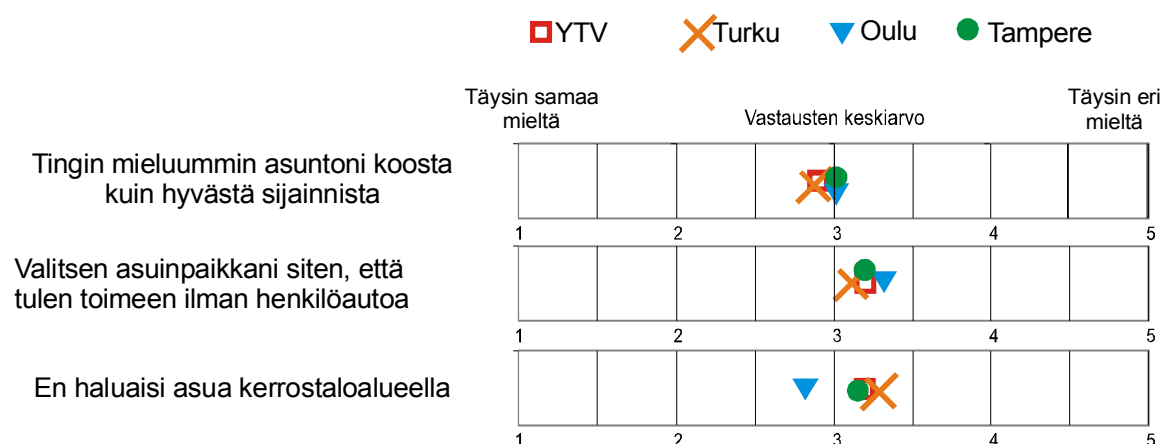
4.3.5 Asuminen

Asumiseen liittyvien kysymysten kohdalla autoilijat ja vannoutuneet autoilijat erosivat selvästi muista liikkujaryhmistä. Erityisen selvästi ero näkyi siinä, että joukkoliikenteen kanta-asiakkaat, jalan tai pyörällä kulkijat ja kulkutapojen sekakäyttäjät ilmoittivat selvästi useammin valitsevansa asuinpaikkansa siten, että tulevat toimeen ilman henkilöautoa. Autoilijat ja vannoutuneet autoilijat tinkivät enemmän asunnon sijainnista kuin koosta, kun taas muut liikkujaryhmät tinkivät enemmän koosta kuin sijainnista. Erot olivat tässä suhteessa kuitenkin varsin pienet.

Kaupunkien välillä ei ollut eroa asumiseen liittyvissä mielipiteissä. Ainoastaan Oulussa suhtauduttiin muita kaupunkeja nihkeämmin kerrostaloasumiseen.



Kuva 36. Mielipiteet asumiseen liittyvistä väittämistä liikkujaryhmittäin.

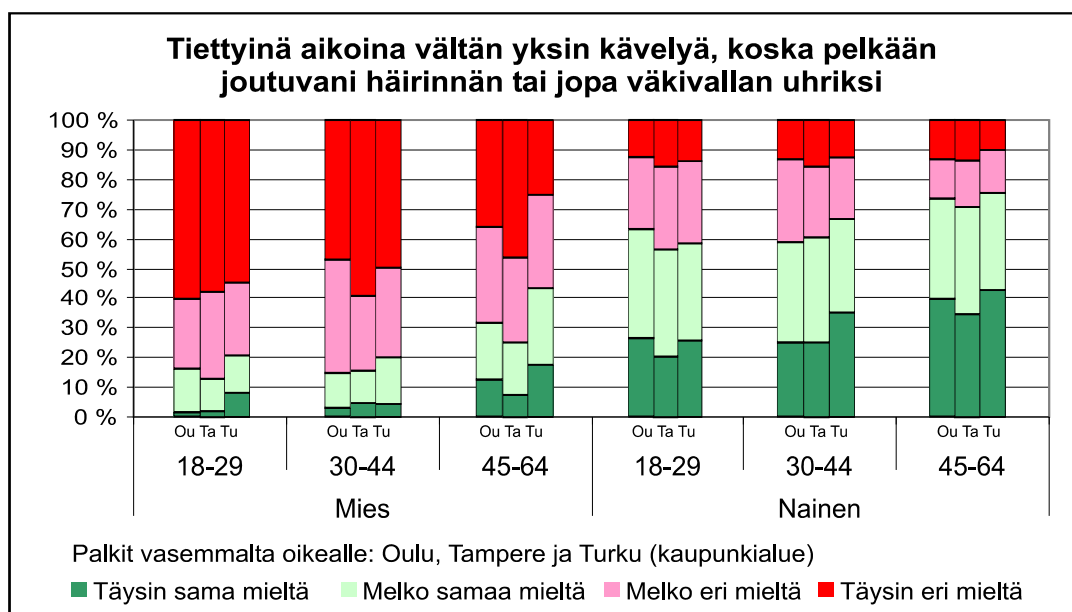


Kuva 37. Mielipiteet asumiseen liittyvistä väittämistä kaupungeittain.

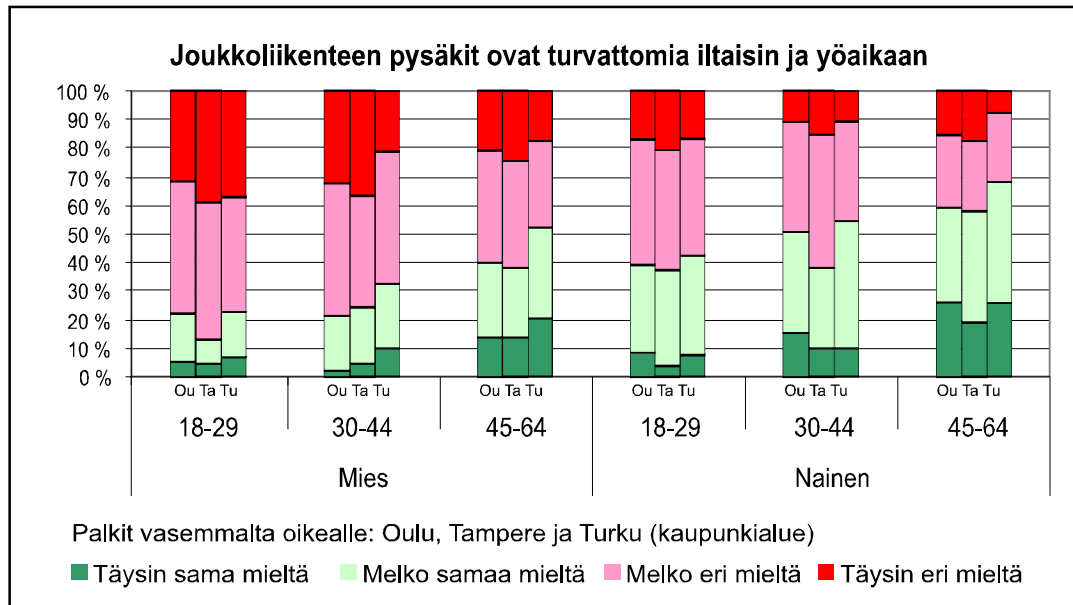
4.3.6 Sosiaalinen turvallisuus

Turvattomuuden tunne joukkoliikenteen asemilla tai yksin kulkiessa oli yleinen ongelma naisten keskuudessa. Ikäryhmästä riippuen noin 60–70 % naisista pelkäsi häirintää tai väkivaltaa niin paljon, että vältti yksin liikkumista tiettyinä aikoina. Pääkaupunkiseudulla vastaava luku oli ikäryhmästä riippumatta noin 70 %. Pääkaupunkiseudulla naisten kokemassa turvattomuudessa ei ollut eroa sen suhteen, oliko kyse joukkoliikenteen asemasta vai yksin kävelemisestä. Nyt tutkituissa kaupungeissa etenkin nuoret naiset eivät kokeneet joukkoliikenteen asemia yhtä turvattomiksi kuin yksin kävelemistä. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen asemilla koki turvattomuutta noin 70 % naisista kaikissa ikäluokissa, Oulussa, Tampereella ja Turussa vastaava vaihteluväli oli 40–70 %.

Miesten keskuudessa turvattomuuden tunne yleistyy selvästi iän myötä. Yksin liikkumista vältti ikäryhmästä riippuen 14–40 % miehistä. Tutkitut kaupungit eivät oleellisesti poikenneet pääkaupunkiseudusta. Miehet kokivat turvattomuutta enemmän joukkoliikenteen asemilla kuin yksin kävellessään. Ikäryhmästä riippuen noin 20–50 % miehistä piti joukkoliikenteen asemia turvattomina iltaisin ja yöaikaan. Oulussa, Tampereella ja Turussa osuus on noin 10 prosenttiyksikköä pienempi kuin pääkaupunkiseudulla.



Kuva 38. Sosiaalinen turvallisuuden tunne yksin kävellessä iän ja sukupuolen mukaan.



Kuva 39. Sosiaalinen turvallisuuden tunne joukkoliikenteen pysäkeillä iän ja sukupuolen mukaan.

4.3.7 Yhteenveto liikkumiseen ja asumiseen liittyvistä mielipiteistä

Selviä kaupunkien välisiä eroja tuli ilmi ainoastaan joukkoliikenteen palvelutasoa kuvaavien väittämien kohdalla. Pääkaupunkiseutu erottui joukosta hyvän palvelutason alueena ja Oulu vertailun heikoimman palvelutason alueena.

Suurimmassa osassa väittämiä autoilijoiden ja vannoutuneiden autoilijoiden mielipiteet erosivat selvästi kolmen muun liikkujaryhmän mielipiteistä ennalta arvattavalla tavalla. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden, jalan tai pyörällä kulkijoiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien mielipiteet olivat usein, mutta eivät aina, keskenään melko samankaltaisia.

Jalan ja pyörällä kulkiessa saatu liikunta oli hyvin voimakas kevyen liikenteen käyttöön kannustava motiivi kaikissa liikkujaryhmissä ja kaikissa kaupungeissa. Ympäristöseikkojen merkitys sen sijaan oli kauttaaltaan vähäisempi.

Autoilijoiden ja erityisesti vannoutuneiden autoilijoiden mielestä matkan hinta ei yleensä vaikuttanut heidän kulkutavan valintaansa. Toisaalta muille ryhmille ja erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaille matkan hinnalla oli merkitystä. Näin ollen joukkoliikenteen lipunhintojen nostaminen voi siirtää nykyisiä asiakkaita muiden kulkutapojen käyttäjiksi, mutta lipun hinnan laskeminen tuskin yksinään houkuttelee autoilijaa käyttämään joukkoliikennettä.

Autoilijoiden ja vannoutuneiden autoilijoiden mielestä joukkoliikenne ei ollut nopea kulkutapa eivätkä aikataulut ja reitit soveltuneet heille. Joukkoliikenteen kanta-asiakkailta taas oli myönteinen kuva näistä seikoista. Jalan ja pyörällä kulkijoilla ja kulkutapojen sekakäyttäjillä oli myös myönteinen kuva aikataulujen ja reittien sopivuudesta, mutta he suhtautuvat neutraalisti joukkoliikenteen nopeuteen. Kävelyetäisyys joukkoliikenteen pysäkeille ei näyttäisi olevan ongelma edes vannoutuneille autoilijoille. Aikataulujen ja reittien osalta informaation puute ei myöskään näyttäisi olevan ongelma.

Asumiseen liittyvien kysymysten kohdalla autoilijat ja vannoutuneet autoilijat erosivat selvästi muista liikkujaryhmistä. Erityisen selvästi ero näkyi siinä, että joukkoliikenteen kanta-asiakkaat, jalan tai pyörällä kulkijat ja kulkutapojen sekakäyttäjät ilmoittivat selvästi useammin valitsevansa asuinpaikkansa siten, että tulevat toimeen ilman henkilöautoa.

Turvattomuuden tunne joukkoliikenteen asemilla tai yksin kulkiessa oli yleinen ongelma naisten keskuudessa. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen asemilla turvattomuutta koki noin 70 % naisista kaikissa ikäluokissa, Oulussa, Tampereella ja Turussa vaihteluväli ikäluokittain oli 40–70 %.

4.4 Mielenpiteet kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä helpottavista toimenpiteistä

4.4.1 Mielenpiteiden selvittäminen

Käyttäjien mielenpiteitä kävely, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä helpottavista toimenpiteistä selvitettiin esittämällä toimenpiteitä, joihin tuli ottaa kantaa neliportaisella asteikolla: "helpottaisi käyttöä paljon", "helpottaisi jonkin verran", "helpottaisi vähän" ja "ei helpottaisi lainkaan". Vaihtoehto "en osaa sanoa" oli esitetty lomakkeessa erillään muista vastausvaihtoehdoista, jotta houkutus tämän vaihtoehdon valintaan olisi mahdollisimman pieni.

Ihmisillä on taipumus perustella itselleen omien valintojensa hyvät puolet silloinkin, kun valinta ei ole ollut täysin vapaa, mikä näkyy selkeästi useissa vastauksissa.

4.4.2 Vastaajien mielestä parhaat toimenpiteet

Tampereella, Oulussa ja Turussa jalankulkua ja pyöräilyä helpottaisivat eniten pyöriteiden toteuttaminen keskustaan sekä viihtyisät kävely- ja pyöräilyreitit asunto- ja puistoalueiden kautta keskuksiin. Huonoimmiksi toimenpiteiksi arvioitiin korotettujen suojateiden lisääminen ja nopeusrajoitusten laskeminen. Kaikissa kaupungeissa, mutta erityisesti Oulussa, joukkoliikenteen käyttöä helpottaisi asukkaiden mielestä selvästi eniten eri lipputuotteiden hintojen laskeminen. Muista joukkoliikenteen käyttöä helpottavista toimenpiteistä nousi esiin seuraavan ajoneuvon todellisen tuloajan kertova näyttö pysäkillä (kysyttiin vain Oulussa ja Turussa).

Vastaajien mielenpiteet olivat hyvin samanlaiset kaikissa kaupungeissa. Kaupunkien väliset erot olivat niin vähäisiä, että tämäntyyppisissä kyselyissä kaupungit voivat melko turvallisesti hyödyntää ja soveltaa myös muiden kaupunkien kyselytutkimuksia. Vastaavasti tässä tutkimuksessa esitetyt asukkaiden mielenpiteet luultavasti pätevät suurimmassa osassa suurissa ja keskisuurissa suomalaisia kaupunkeja.

Kaikki toimenpiteet oli suunnattu jalankulkijoille ja pyöräilijöille tai joukkoliikenteen käyttäjille. Näin ollen on luonnollista, että autoilijat ja erityisesti vannoutuneet autoilijat arvioivat toimenpiteet huonommiksi kuin muut liikkujaryhmät.

Jalankulkua ja pyöräilyä koskevissa toimenpiteissä joukkoliikenteen kanta-asiakkaat, kulkutapojen sekakäyttäjät ja jalan tai pyörällä kulkijat vastasivat useimmiten melko samankaltaisesti ja autoilevia ryhmiä myönteisemmin. Joukkoliikennettä koskeviin toimenpiteisiin joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja kulkutapojen sekakäyttäjät suhtautuivat positiivisesti, mutta jalan tai pyörällä kulkijat olivat yllättäen hyvin lähellä kahta autoilijoiden ryhmää.

Naiset arvioivat esitetyt toimenpiteet keskimäärin hieman paremmiksi kuin miehet. Tämä ero toistui samansuuntaisena kaikkien paitsi kahden toimenpiteen kohdalla. Kävelykeskustojen kehittämisen ja pikaraitiotieliikenteen osalta miesten ja naisten mielenpiteissä ei ollut eroja. Vastaavasti autottomat pitivät kaikkia toimenpiteitä parempina kuin autolliset. Pikaraitiotie muodosti tässäkin poikkeuksen, koska autolliset arvioivat sen yhtä hyväksi toimenpiteeksi

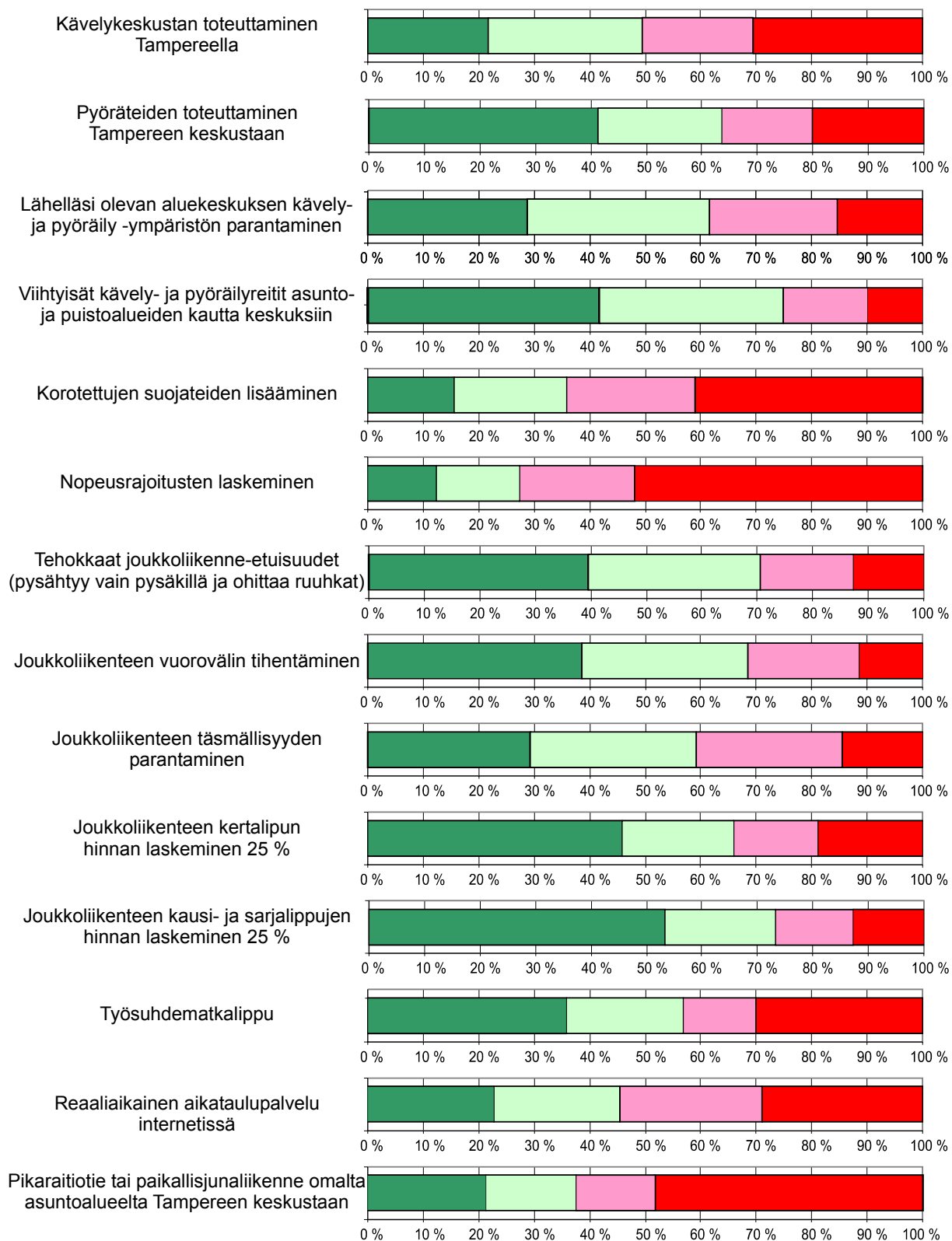
kuin autottomat. Sama ilmiö toistuu vielä liikkujaryhmittäisessä tarkastelussakin. On kuitenkin muistettava, että pikaraitiotie sai ylipäänsä varsin huonon vastaanoton.

Ikäryhmien välillä vastauksissa ei ollut juurikaan eroa. Ainoastaan nopeusrajoitusten laskemiseen vanhemmat ikäluokat suhtautuivat nuorempia myönteisemmin. Naiset ja nuoret arvostivat joukkoliikenteen lipunhintojen laskemista miehiä ja vanhempia ikäluokkia enemmän.

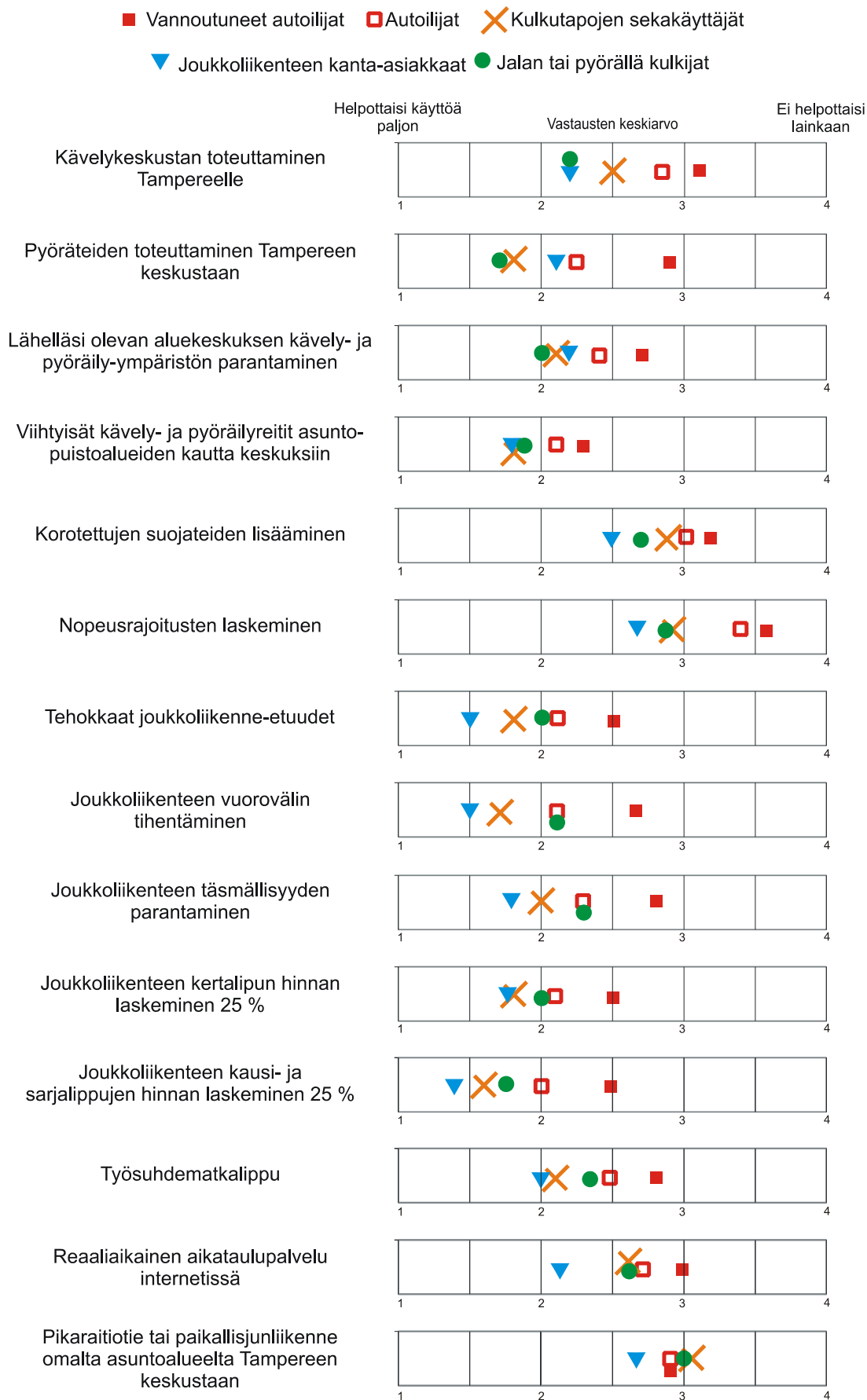
Kuvissa 39–44 on esitetty vastaajien mielipiteiden jakauma ja mielipiteiden keskiarvot liikkujaryhmittäin erikseen Tampereen, Oulun ja Turun osalta. Vastausten keskiarvot iän, sukupuolen ja autonkäyttömahdollisuuden mukaan on taulukoitu liitteessä 6.

Tampereella pohditaan, miten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita tulisi kehittää. Helpottaisivatko alla olevat toimenpiteet näiden kulkutapojen käyttöä sinun kannaltasi?

■ Helpottaisi käyttöä paljon ■ Helpottaisi jonkin verran ■ Helpottaisi vähän ■ Ei helpottaisi lainkaan



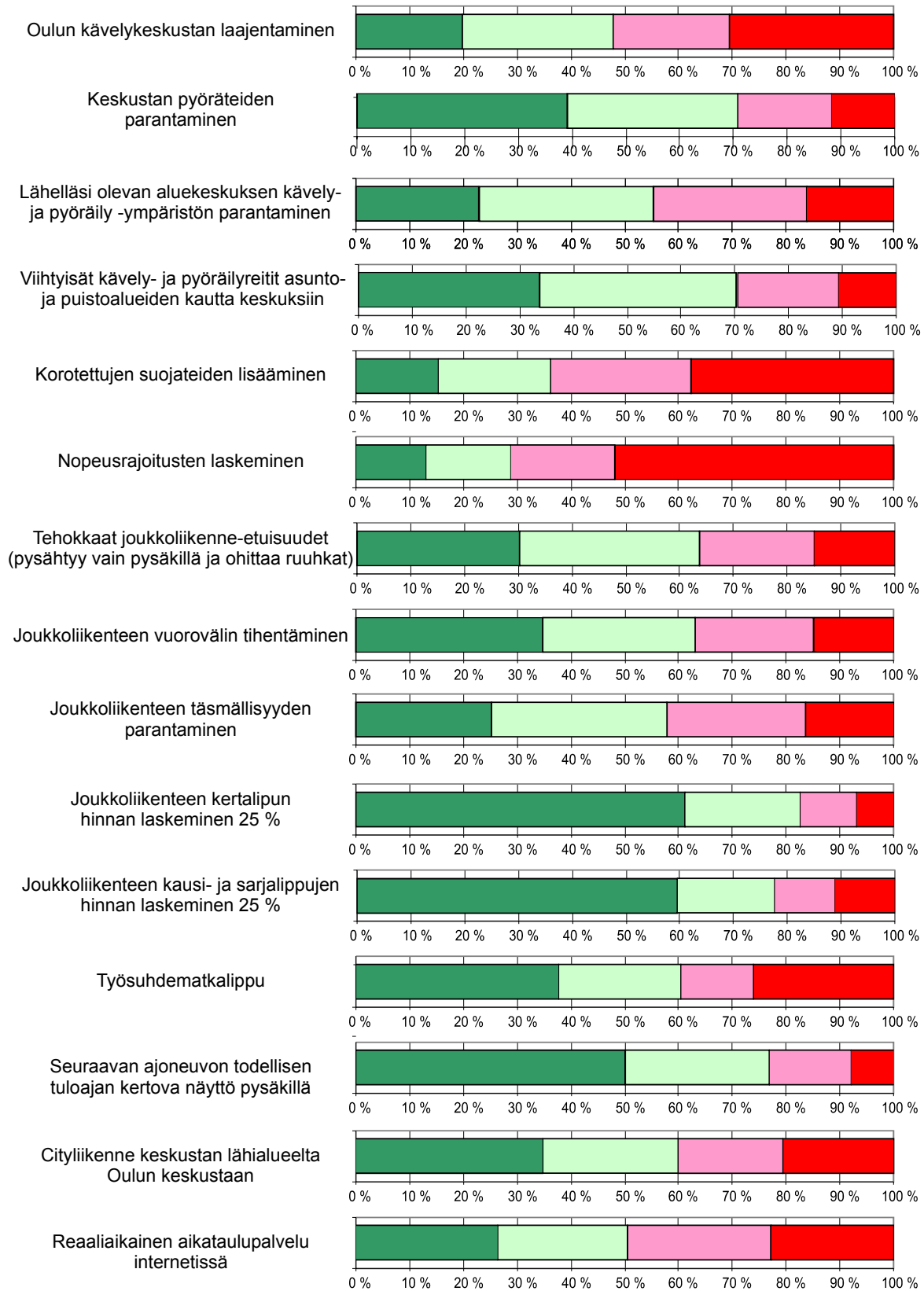
Kuva 40. Tamperelaisten mielipiteet toimenpiteistä.



Kuva 41. Tamperelaisten mielipiteet toimenpiteistä liikkujaryhmittäin.

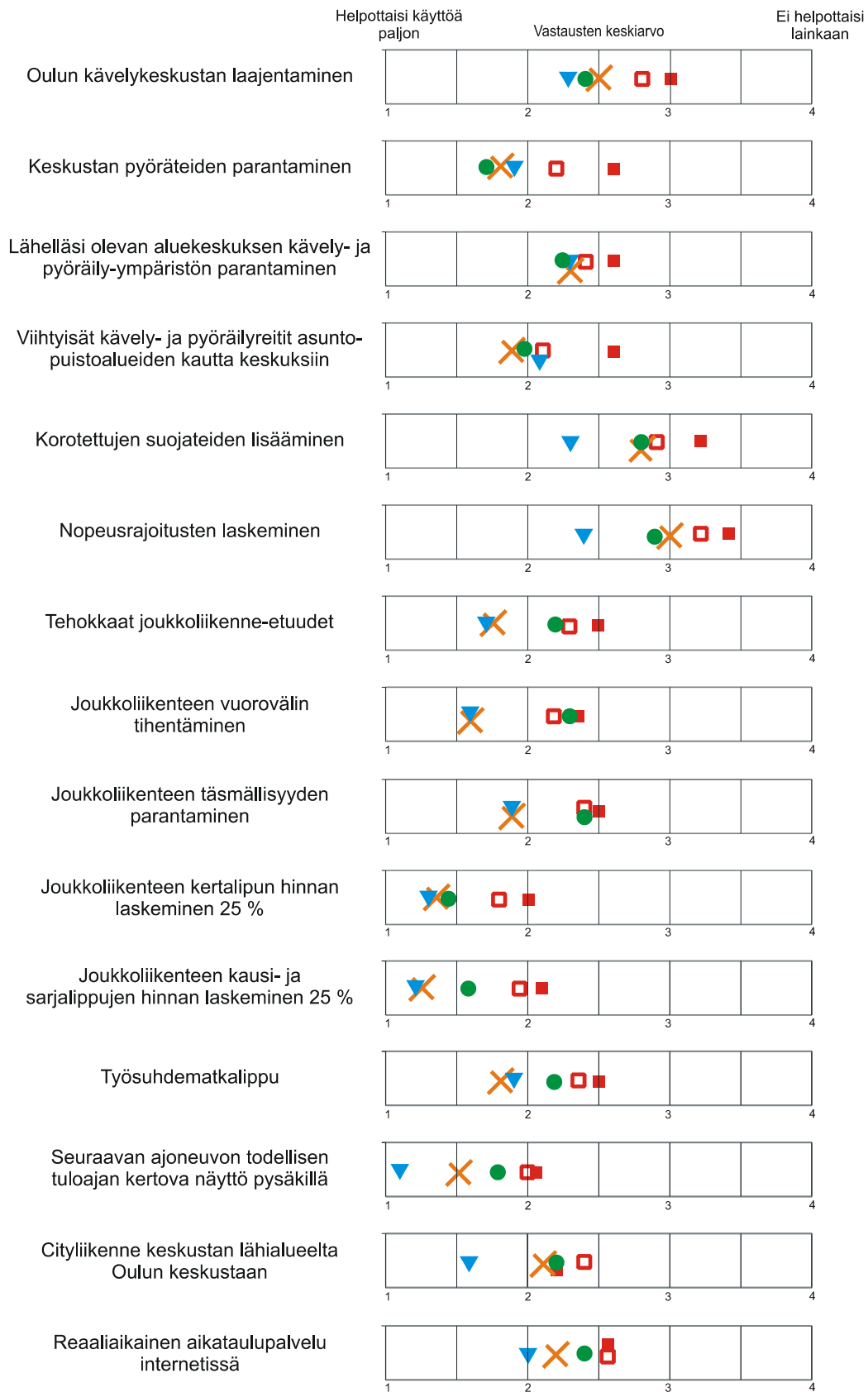
Oulun seudulla pohditaan, miten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita tulisi kehittää. Helpottaisivatko alla olevat toimenpiteet näiden kulkutapojen käyttöä sinun kannattasi?

■ Helpottaisi käyttöä paljon ■ Helpottaisi jonkin verran ■ Helpottaisi vähän ■ Ei helpottaisi lainkaan



Kuva 42. Oululaisten mielipiteet toimenpiteistä.

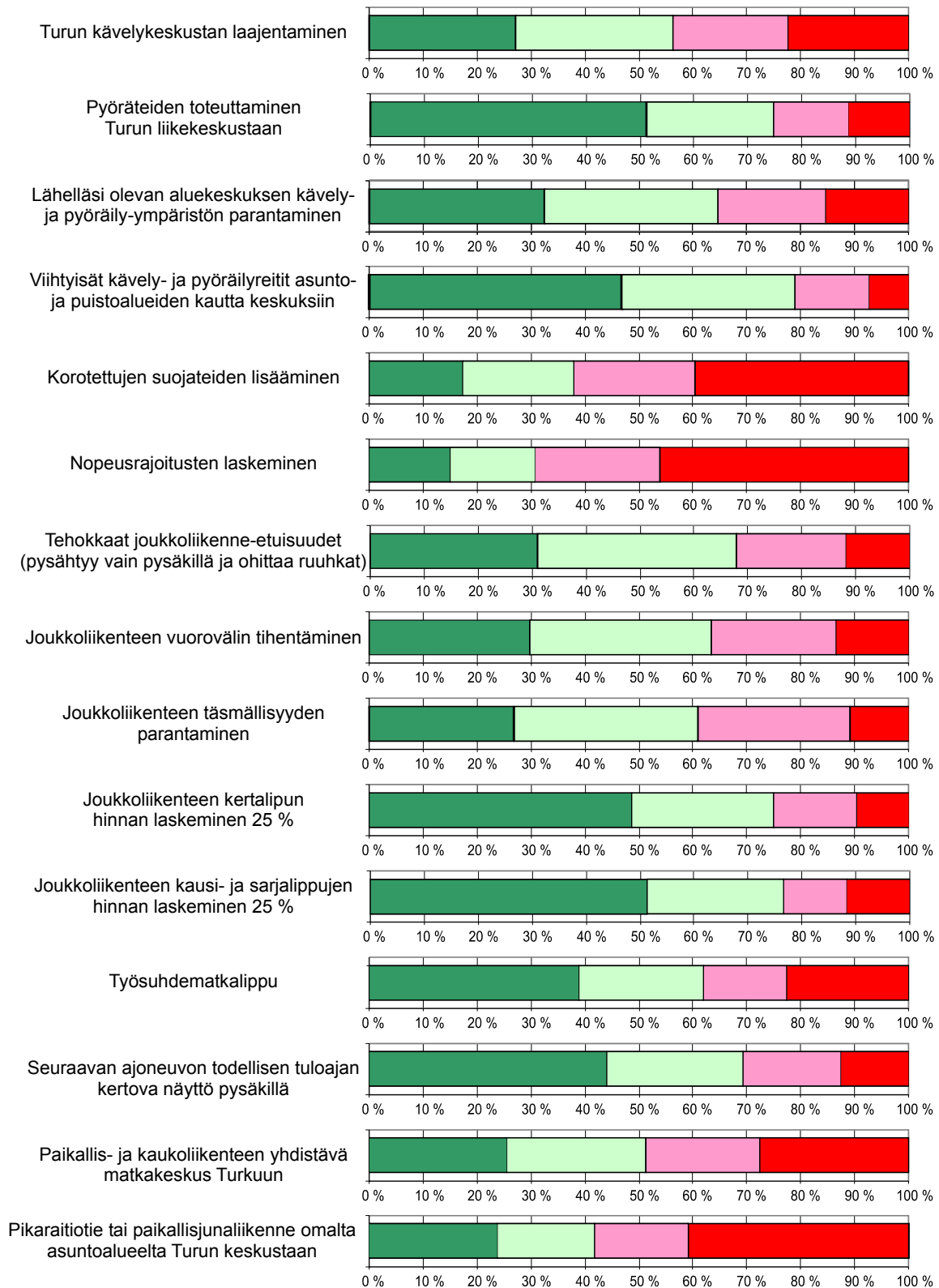
- Vannoutuneet autoilijat
 □ Autoilijat
 ✕ Kuljetapojen sekakäyttäjät
▼ Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat
 ● Jalan tai pyörällä kulkijat



Kuva 43. Oululaisten mielipiteet toimenpiteistä liikkujaryhmittäin.

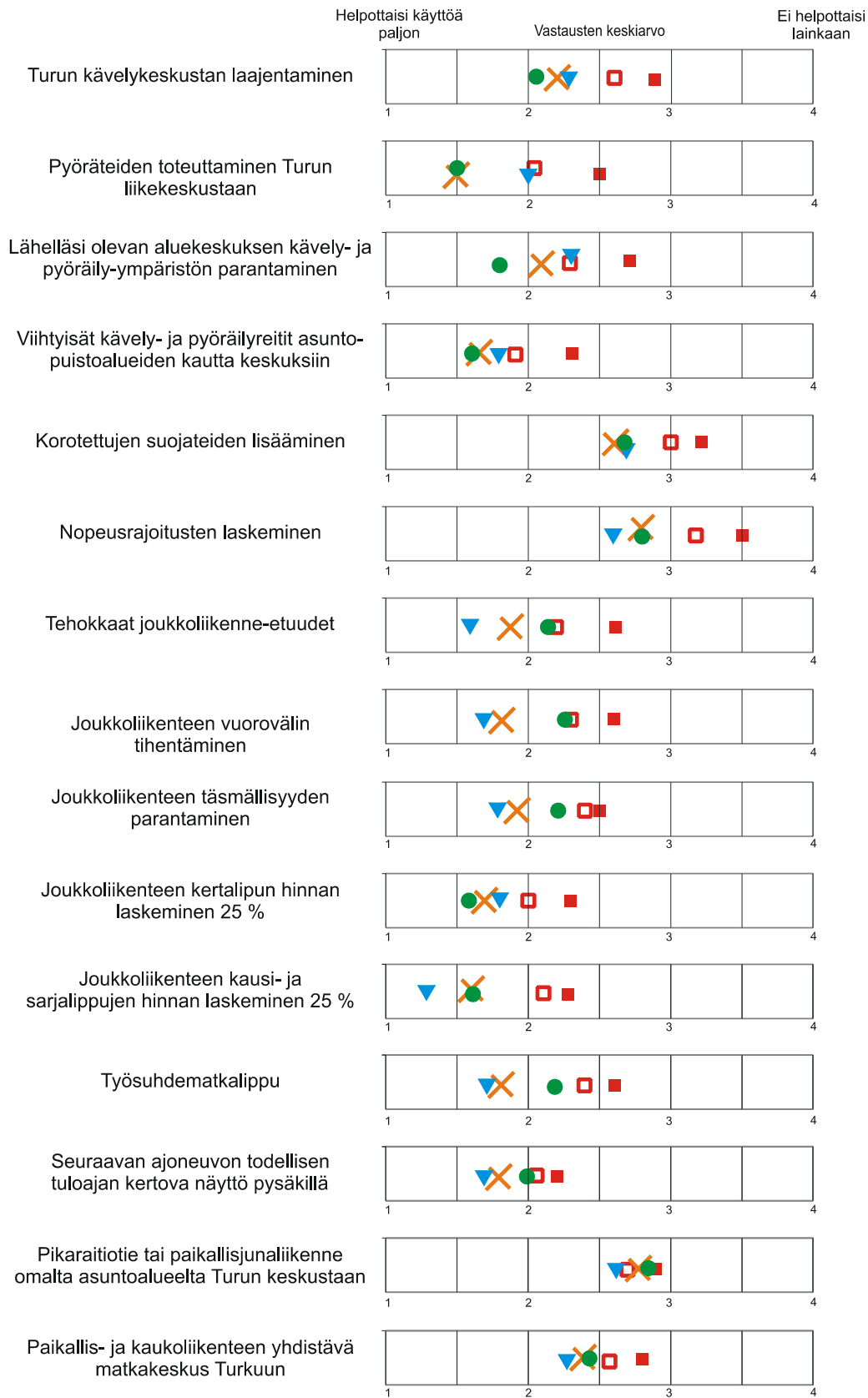
Turun seudulla pohditaan, miten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita tulisi kehittää. Helpottaisivatko alla olevat toimenpiteet näiden kulkutapojen käyttöä sinun kannaltasi?

■ Helpottaisi käyttöä paljon ■ Helpottaisi jonkin verran ■ Helpottaisi vähän ■ Ei helpottaisi lainkaan



Kuva 44. Turkulaisten mielipiteet toimenpiteistä.

- Vannoutuneet autoilijat
 □ Autoilijat
 ✕ Kulkutapojen sekakäyttäjät
▼ Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat
 ● Jalan tai pyörällä kulkijat



Kuva 45. Turkulaisten mielipiteet toimenpiteistä liikkujaryhmittäin.

4.5 Yhteenveto kaupunkien ja liikkujaryhmien vertailusta

Liikkujaryhmät olivat sekä sosioekonomisten ominaisuuksien että mielipiteiden suhteen hyvin samankaltaisia kaikissa kaupungeissa. Liikkujaryhmien suhteellisissa osuuksissa oli sen sijaan suuria eroja kaupunkien välillä. Monissa tapauksissa erot kaupunkien asukkaiden keskimääräisissä mielipiteissä selittyivät liikkujaryhmien suhteellisten osuuksien eroilla.

Vannoutuneiden autoilijoiden osuus oli melko vakio kaikissa kaupungeissa. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden sekä jalan ja pyörällä kulkijoiden yhteenlaskettu määrä näyttäisi pysyvän melko vakiona kaupungista toiseen, mutta näiden ryhmien keskinäinen suhde vaihteli erittäin paljon. Koska näiden ryhmien yhteenlaskettu osuus oli melko vakio kaupungista riippumatta, autoilijoiden osuuden pienentyminen näyttäisi tapahtuvan liikenteen sekakäyttäjien osuuden kasvun myötä.

Autoilijoiden (pl. vannoutuneet autoilijat) määrän suhde joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien yhteismäärään oli selvästi yhteydessä joukkoliikenteen palvelutasoon. Autoilijoiden osuus näistä kolmesta ryhmästä oli pääkaupunkiseudulla noin 40 %, Tampereella ja Turussa noin 60 % ja Oulussa noin 75 %.

Kaikissa kaupungeissa liikkujaryhmien osuuksissa oli selviä alueellisia eroja. Asuinalueen fyysinen ja sosioekonominen rakenne vaikutti selvästi liikkujaryhmien osuuksiin. Erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkijat, mutta myös kulkutapojen sekakäyttäjät ilmoittivat valitsevansa asuinpaikkansa siten, että voivat tulla toimeen ilman autoa.

Liikkujaryhmien sosioekonomiset ominaisuudet olivat pitkälti ennako-odotusten mukaisia kaikissa kaupungeissa. Yksilön elämäntilanne vaikutti keskeisesti sekä autonomistukseen että kulkutapavalintoihin. Sukupuolten välinen ero oli pääkaupunkiseudulla selvästi pienempi kuin muissa tutkituissa kaupungeissa.

Henkilöä jolla on yleensä mahdollisuus auton käyttöön, on melko toivotonta houkutella joukkoliikenteen kanta-asiakkaaksi, jolle oli tyypillistä joukkoliikenteen käyttö kaikilla matkoilla. Sen sijaan jopa vajaa kolmannes autollisista oli kulkutapojen sekakäyttäjii tai he kulkevat eniten kävellen tai pyörällä.

Mielipiteiden osalta selviä kaupunkien välisiä eroja tuli ilmi ainoastaan joukkoliikenteen palvelutasoa kuvaavien väittämien kohdalla. Vertailuista kaupungista Pääkaupunkiseutu erottui joukosta hyvän palvelutason alueena ja Oulu heikoimman palvelutason alueena.

Jalankulkua ja pyöräilyä helpottaisivat eniten pyöriteiden toteuttaminen keskustaan sekä viihtyisät kävely- ja pyöräilyreitit asunto- ja puistoalueiden kautta keskuksiin. Kaikissa kaupungeissa, mutta erityisesti Oulussa, joukkoliikenteen käyttöä helpottaisi selvästi eniten eri lipputuotteiden hintojen laskeminen. Kaupunkien väliset erot olivat niin vähäisiä, että tämän-tyyppisissä kyselyissä kaupungit voinevat melko turvallisesti hyödyntää ja soveltaa myös muiden kaupunkien kyselytutkimuksia.

5 Yhteenveto ja pohdintaa

Tässä tutkimuksessa selvitettiin ihmisten kulkutapavalintoja ja niiden monipuolisuutta pääkaupunkiseudulla, Tampereella, Oulussa ja Turussa. Kulkutapavalintoja tarkasteltiin yleisellä tasolla rajoittumatta mihinkään tiettyyn matkaan ja sillä matkalla valittuun kulkutapaan.

Tuloksia tulkittaessa on keskeistä ymmärtää, että tutkimuksessa esitetyt jakaumat kuvaavat sitä, kuinka paljon on tietynlaisia kulkutottumuksia omaavia henkilöitä. Tämä on käsitteellisesti täysin eri asia kuin "perinteinen" kulkutapajakauma, joka kertoo kuinka paljon matkoja tehdään tietyllä kulkutavalla.

Työssä vastaajat jaettiin viiteen liikkujaryhmään sen mukaan, mitä kulkutapaa he yleensä käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulkutavan käyttöön. Liikkujaryhmien määrittely perustui ainoastaan vastaajan ilmoittamiin kulkutapavalintoihin, sosioekonomiset tekijät tai mielipiteet eivät vaikuttaneet ryhmittelyyn. Liikkujaryhmät olivat:

1. Vannoutuneet autoilijat
2. Autoilijat
3. Kulkutapojen sekakäyttäjät
4. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat
5. Jalan tai pyörällä kulkijat.

Liikkujaryhmien suhteellisissa osuuksissa oli huomattavia kaupunkikohtaisia eroja (kuva 13). Pääkaupunkiseudulla oli selvästi muita kaupunkeja enemmän joukkoliikenteen kanta-asiakkaita ja selvästi vähemmän jalan tai pyörällä kulkijoita. Tampereella ja Turussa liikkujaryhmien jakaumat olivat keskenään melko samankaltaiset. Tampereella joukkoliikenne oli hieman useammin käytetty kuin Turussa ja Turussa taas kevyt liikenne oli yleisemmin käytetty kuin Tampereella. Oulu oli muihin verrattuna selkeästi kevyen liikenteen käyttäjien kaupunki. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien osuus oli Oulussa kaupungeista pienin ja autoilijoiden osuus suurin.

Vannoutuneiden autoilijoiden osuus näyttäisi olevan suhteellisen vakio kun verrataan kaupunkeja toisiinsa, mutta kaupunkien sisällä eri alueiden välillä oli huomattavia eroja (kuva 13, kuvat 19–21). Lisäksi alustavat tulokset Turkua ympäröivistä kehyskunnista osoittavat, että siirryttäessä kaupungin rajojen ulkopuolelle vannoutuneiden autoilijoiden osuus jopa kaksinkolminkertaistuu kaupunkiin verrattuna.

Suurimmat erot kaupunkien välillä olivat joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja jalan tai pyörällä kulkijoiden ryhmien koossa, mutta näiden ryhmien yhteenlaskettu osuus oli kuitenkin melko vakio (kuva 13). Tämän takia näyttäisi siltä, että autoilijoiden osuuden pienentyminen tapahtuu lähinnä liikenteen sekakäyttäjien osuuden kasvun myötä. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien osuus oli selvästi yhteydessä joukkoliikenteen palvelutasoon.

Liikkujaryhmien sosioekonomiset ominaisuudet olivat pitkälti ennako-odotusten mukaisia kaikissa kaupungeissa. Tarkastelujen yhteenvetona voidaan todeta, että yksilön elämäntilanne vaikuttaa keskeisesti sekä autonomistukseen että kulkutapavalintoihin.

Esimerkiksi vannoutuneet autoilijat oli selvästi miesvaltainen ryhmä kaikissa kaupungeissa ja vastaavasti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat oli naisvaltainen ryhmä kaupungista riippumatta.

Sukupuolten välinen ero oli pääkaupunkiseudulla selvästi pienempi kuin muissa tutkituissa kaupungeissa (kuvat 14–15). Erityisesti nuoret miehet eivät pääkaupunkiseudulla autoile naisia enempää, vaikka muissa kaupungeissa saman ikäryhmän miehet olivat autoilijoita lähes kaksi kertaa useammin kuin naiset.

Lapsiperheet korostuivat kahdessa autoilijoiden ryhmässä, kun taas joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa ja jalan tai pyörällä kulkevien joukossa heitä oli vähän (kuva 16). Perhetyypin osalta tutkittujen kaupunkien välillä ei ollut oleellisia eroja eivätkä kaupungit juurikaan poikenneet pääkaupunkiseudusta.

Kaupungin osa-alueiden tasolla alueen sijainti kaupunkirakenteessa ja sosioekonominen rakenne vaikuttivat selvästi liikkujaryhmien osuuksiin (kuvat 19–21). Kaikissa tutkituissa kaupungeissa keskustat ja muutamat opiskelijavaltaiset alueet erottuivat selvästi alueina, joiden asukkaat kävelevät ja pyöräilevät paljon. Keskustojen ulkopuolella alueen sosioekonominen rakenne ja joukkoliikenteen palvelutaso näyttäisivät vaikuttavan niin paljon, ettei pelkkä etäisyys keskustaan juurikaan selitä liikkujaryhmien jakaumaa alueella. Erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkijat, mutta myös kulkutapojen sekakäyttäjät ilmoittivat valitsevansa asuinpaikkansa siten, että voivat tulla toimeen ilman autoa (kuva 36).

Autonomistus vaikutti odotetun voimakkaasti kulkutottumuksiin (kuvat 22–24). Noin 70 % autollisista oli autoilijoita tai vannoutuneita autoilijoita ja vastaavasti noin 70 % autottomista oli joukkoliikenteen kanta-asiakkaita tai jalan tai pyörällä kulkijoita. Kulkutapojen sekakäyttäjät oli ainoa ryhmä, johon kuului merkittävä osa (20 %) sekä autollisista että autottomista henkilöistä. Vain 10 % vastaajista oli "poikkeustapauksia", esimerkiksi autollisia joukkoliikenteen kanta-asiakkaita tai sellaisia autoilijoiksi luokiteltuja "kyytiläisiä", joilla ei ollut autoa henkilökohtaisessa käytössään.

Edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, että henkilöä jolla on yleensä mahdollisuus auton käyttöön, on melko toivotonta houkuttaa joukkoliikenteen kanta-asiakkaaksi, jolle on tyypillistä joukkoliikenteen käyttö kaikilla matkoilla. Sen sijaan jopa vajaa kolmannes autollisista oli jo nyt kulkutapojen sekakäyttäjiä tai he kulkevat eniten kävellen tai pyörällä.

Matkaryhmiä tarkasteltaessa joukkoliikenne ja pyöräily olivat vahvoja työmatkoilla, joilla henkilöauton käyttö pääkulkutapana oli vähäisempää kuin muissa matkaryhmissä (kuvat 2 ja 12). Kaikissa kaupungeissa, mutta erityisesti pääkaupunkiseudulla, päivittäistavaroiden ostosmatkoilla jalankulkijat korostuivat eikä joukkoliikenteen käyttäjiä ollut juuri lainkaan (kuva 4). Yksinkertaistaen sanottuna lähikauppaan ei ole tarvetta mennä joukkoliikenteellä ja automarkettiin ei pääse joukkoliikenteellä. Päivittäistavaroiden ostosmatkojen kulkutavat poikkesivat selvästi muiden ostos- ja asiointimatkojen kulkutavoista (kuva 6). On varsin kyseenalaista, että nämä matkaryhmät käsitellään usein yhdistettynä. Muut ostos- ja asiointimatkat, säännölliset matkat harrastuksiin ja muut vapaa-ajan matkat olivat keskenään melko samankaltaisia matkaryhmiä.

Kulkutapojen sekakäyttö oli yleistä kaikissa kaupungeissa ja matkaryhmissä. Tutkittaessa samankaltaisia matkoja eli yhtä matkaryhmää kerrallaan, järjestään yli puolet ja parhaimmillaan lähes 70 % vastaajista käytti vähintään kahta eri kulkutapaa (kuvat 3, 5, 7, 9 ja 11).

Tutkimusalueiden asukkaat käyttivät kulkutapoja monipuolisesti eivätkä olleet sitoutuneita vain yhden kulkutavan käyttöön. Vaikka yhteen kulkutapaan sitoutuneet olivat lähes aina autoilijoita, myös autoilijoiden enemmistö käytti useita kulkutapoja.

Valitettavasti ei ole perusteltua odottaa, että nykyisiä autoilijoita voitaisiin merkittävässä määrin houkutella siirtymään kokonaan joukkoliikenteen käyttäjiksi. Joukkoliikenteen kanta-asiakkuus liittyy pitkälti autottomuuteen (kuvat 22–24) ja vain alle viidennes autollisista piti ainoastaan autosta luopumista mahdollisena (sivu 36). Tätä ei kuitenkaan tule ymmärtää siten, että joukkoliikenteen käyttäjät olisivat ns. pakkokäyttäjiä. Autottomista vastaajista neljä viidestä ilmoitti, ettei tarvinnut autoa (sivu 36). Lapsiperheille autottomuus oli kuitenkin huomattava ongelma, autottomista lapsiperheistä autoa koki tarvitsevansa joka toinen (sivu 36).

Vastoin yleistä olettamusta on täysin realistista tavoitella sitä, että mahdollisimman suuri osa autoilijoista käyttäisi auton ohella joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä, eli kuuluisi liikenteen sekakäyttäjien ryhmään. Viidennes autollisista kuului tähän ryhmään jo nyt.

Autoistuminen tulee keskimäärin jatkumaan ja lisäämään auton käyttöä, mutta tämä kehitys ei ole väistämätön tosiasia kaikilla alueilla eikä varsinkaan toimivassa kaupunkirakenteessa. Vaikka autoton elämäntapa edellyttää ennen kaikkea joukkoliikenteen hyvää palvelutasoa, tulisi jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tarkastella aiempaa enemmän kokonaisuutena. Kestävien kulkutapojen yhdistelmällä on parhaat mahdollisuudet saavuttaa henkilöauton kanssa kilpailukykyinen liikkumisen palvelutaso ja sitä kautta tukea sekä kokonaan autotonta elämäntapaa että henkilökohtaisen auton käyttöä kestäväällä tavalla.

Vannoutuneita autoilijoita on vaikea saada muuttamaan kulkutapojaan. Ainoa esiin nousnut mahdollisuus on hyötyliikunta. Keskeisin kohderyhmä koostuu yli 30-vuotiaista miehistä, joita tulisi kannustaa liikkumaan omin voimin terveyden ylläpitämiseksi. Luultavasti on tehokkaampaa pyrkiä vähentämään tai viivyttämään miesten iän myötä tapahtuvaa siirtymistä vannoutuneiksi autoilijoiksi, kuin pyrkiä muuttamaan nykyisten vannoutuneiden autoilijoiden kulkutapoja.

Autoilijoissa on suurin potentiaali vähentää henkilöauton käyttöä. Autoilijoiden osalta tulee keskittyä toisaalta satunnaisen joukkoliikenteen käytön kynnyksen pienentämiseen ja toisaalta matkoihin, joilla joukkoliikenteen nopeus ja reitit ovat kilpailukyisiä. Kehittämistoimenpiteiden tulee kohdistua matkustusmukavuuden, helppokäyttöisyyden ja imagon parantamiseen. Perinteisillä mittareilla (matka-aika, vaihdot) mitattu joukkoliikenteen kilpailukyky ei riitä yksinään ilman laatutason huomattavaa parantamista. Myös hyötyliikunnan lisäämiseen tulee panostaa.

Kulkutapojen sekakäyttäjien valintoihin voidaan vaikuttaa kuten autoilijoiden valintoihin, mutta tämän lisäksi liikenteen hinnoittelulla on merkitystä. Sekakäyttäjät on ainoa ryhmä, jossa yhdistyy mahdollisuus auton käyttöön ja se, että matkan hinnalla on vaikutusta kulkutavan valintaan. Hinnanalennukset tulisi kohdistaa arvo- tai sarjalipulla maksettaviin matkoihin. Erityisesti pääkaupunkiseudulla arvolipun hintaetu kertalippuun nähden on vähäinen. Sekakäyttäjiin pätee pitkälti myös joukkoliikenteen kanta-asiakkaita ja jalan tai pyörällä kulkijoita koskevat arviot.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja jalan tai pyörällä kulkijoiden osalta tulee tukea autotonta elämäntapaa. Näihin ryhmiin kuuluvat ovat suhteellisen tyytyväisiä liikkumismahdollisuuksiinsa, joten riskit liittyvät enemmän olosuhteiden ja tarpeiden muuttumiseen kuin esi-

merkiksi varallisuuden kasvuun ja "yleiseen" autoistumiseen. Molempien ryhmien jäsenet haluaisivat asua alueilla, joilla tulevat toimeen ilman henkilöautoa. Elämäntilanteen muuttuessa hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja lähipalvelujen piiristä ei välttämättä enää löydy tarpeita vastaavaa asuntoa tai sellaiseen ei ole varaa.

Yhteenvedo mahdollisuuksista vaikuttaa eri liikkujaryhmiin on esitetty oheisessa taulukossa. Taulukossa tai aiemmin tekstissä esitetyt mahdollisuudet, riskit ja toimenpiteet eivät ole kattava luettelo, vaan esimerkkejä siitä, miten liikkujaryhmittelyn avulla voidaan etsiä tehokkaita toimenpiteitä ja hahmottaa erilaisten toimenpiteiden vaikutuksia.

	Potentiaalia	Riskitekijöitä	Tavoite	Avainkeino
Vannoutuneet autoilijat			Hyötyliikunnan lisääminen	Motivointi
Autoilijat	x		Hyötyliikunnan lisääminen, satunnaisen joukkoliikenteen käytön lisääminen	Joukkoliikenteen laatutason ja imagon nosto, helppokäyttöisyyden lisääminen sekä motivointi
Kulutusapojen sekä käyttäjät	x	x	Käyttäjäryhmän osuuden kasvattaminen autoilijoiden ryhmän kustannuksella, joukkoliikenteen käytön lisääminen	Joukkoliikenteen laatutason nosto ja hinnoittelu sekä kaupunkirakenne (asuntokanta joukkoliikenteen hyvän palvelutason alueilla)
Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat		x	Autottoman elämäntavan jatkaminen mahdollisimman pitkään	Kaupunkirakenne (joukkoliikenteen hyvän palvelutason ulottuvuus)
Jalan tai pyörällä kulkijat		x	Autottoman elämäntavan jatkaminen mahdollisimman pitkään	Kaupunkirakenne (lähipalvelut)

LÄHDELUETTELO

HLT 2004–2005. Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja WSP LT-Konsultit Oy 2006. [Http://www.hlt.fi](http://www.hlt.fi).

Voltti, V., Karasmaa, N. 2006a. Kulutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006.

Voltti, V., Elolähde, T. 2006b. Liikkumistottumukset pääkaupunkiseudulla 2000 – tutkimuksen aineiston analyysit kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. YTV ja Linea Konsultit Oy 2006. Julkaisematon.

Weurlander, M. 2002. Liikkumistottumukset ja niiden muutokset pääkaupunkiseudulla vuonna 2000. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:11. YTV 2002.

LIKENNETUTKIMUS

Tässä tutkimuksessa kysytään, mitä kulkutapoja yleensä käytät erilaisilla matkoilla. Lisäksi tutkimuksessa kysytään liikkumiseen liittyviä mielenpitoitasi sekä taustatietoja. Vastauspalkintoina arvotaan kolme sarjalippua elokuviin.

Matkalla tarkoitetaan siirtymistä kävellessä tai kulkuneuvolla paikasta toiseen. Jos käytät samalla matkalla useampaa kulkutapaa, vastaa sen mukaisesti, miten kuljet suurimman osan matkasta.

Pelkästään ulkoilu- tai kuntoilumielessä tehtyjä kävely- ja pyörälenkkejä ei lasketa mukaan. Ammattimaisesti liikkuvat (esim. taksinkuljettajat) vastaavat vain omien henkilökohtaisten matkojensa osalta.

Kun kysymyksessä on viiva, kirjoita vastauksesi viivalle.

Esim. Syntymävuotenne? 63

Kun kysymyksessä on numeroituja vastausvaihtoehtoja, ympyröi vain yksi numero.

Esim. 1) Lähes aina
 2) Silloin tällöin
 3) Harvoin tai ei koskaan

Kun kysymyksessä on vastausvaihtoehtojen kohdalla ruutuja, rastita kaikki sopivat ruudut. Voit myös olla valitsematta yhtään vaihtoehtoa tai valita ne kaikki.

Esim. Henkilöauto
 Joukkoliikenne
 Polkupyörä

1. Onko sinulla ajokortti?

- 1) kyllä
- 2) ei

2. Kuinka usein sinulla itselläsi on mahdollisuus henkilöauton käyttöön?

- 1) aina tai lähes aina
- 2) yleensä
- 3) silloin tällöin
- 4) hyvin harvoin tai ei koskaan

3. Onko sinulla käyttökelpoinen polkupyörä?

- 1) kyllä
- 2) ei

4. Pystytkö terveytesi puolesta kulkemaan kävellessä ja polkupyörällä?

- 1) kyllä, sekä pyörällä että kävellessä
- 2) vain kävellessä
- 3) vaikeasti tai en ollenkaan

5. Kuinka pitkiä matkoja voisit ajatella tekeväsi kävellessä vähintään silloin tällöin?

_____ km yhteen suuntaan (ei koske lenkkeilyä!)

6. Kuinka pitkiä matkoja voisit ajatella tekeväsi polkupyörällä vähintään silloin tällöin?

_____ km yhteen suuntaan (ei koske lenkkeilyä!)

7. Mitä joukkoliikennelippua yleensä käytät Tampereella?

- 1) matkakortti, kausilippu
- 2) - " - , arvolippu
- 3) - " - , vaihtelevasti kautta tai arvoa
- 4) - " - , työmatkalippu
- 5) - " - , seutulippu
- 6) matkailijalippu
- 7) kertalippu
- 8) en käytä joukkoliikennettä

8. Kuinka usein käytät...

a) taksia omalla kustannuksellasi?

- 1) noin _____ päivänä viikossa
- 2) noin _____ päivänä kuukaudessa
- 3) noin _____ päivänä vuodessa
- 4) en juuri koskaan

b) vuokrattua autoa?

- 1) noin _____ päivänä viikossa
- 2) noin _____ päivänä kuukaudessa
- 3) noin _____ päivänä vuodessa
- 4) en juuri koskaan

c) lainattua autoa?

- 1) noin _____ päivänä viikossa
- 2) noin _____ päivänä kuukaudessa
- 3) noin _____ päivänä vuodessa
- 4) en juuri koskaan

9. Onko taloudessasi henkilöautoja?

(myös työsuhdeautot sekä pääasiassa henkilökuljetuksiin käytettävät pakettiautot)

- 1) ei ole
- 2) yksi
- 3) kaksi
- 4) kolme tai useampia

JOS TALOUDESSASI ON AUTO, SIIRRY KYSYMYKSEEN 14.

10. Mainitse 1–3 keskeistä syytä, miksi taloudessasi ei ole autoa?

- (en ole itse päättämässä asiasta)
- ei mitään erityistä syytä
 - en tarvitse autoa
 - saan auton käyttöni tarvittaessa
 - ilman autoa saan enemmän liikuntaa
 - haluan suojella ympäristöä
 - käytän rahani mieluummin muuhun
 - minulla ei ole varaa autoon
 - muu syy, mikä _____

11. Onko taloudessasi aiemmin ollut autoa?

- 1) kyllä
- 2) ei

12. Tarvittaisiinko taloudessasi autoa?

- 1) kyllä
- 2) ei

13. Aiotko hankkia auton heti, kun siihen on mahdollisuus?

- 1) kyllä
- 2) en

AUTOTTOMAT SIIRTYVÄT KYSYMYKSEEN 20.

► **14. Mainitse 1–3 keskeistä syytä, miksi taloudessasi on auto?**

- (en ole itse ollut päättämässä asiasta)
- ei mitään erityistä syytä
 - tarvitsen / puolisoni tarvitsee autoa työssä
 - auto tarvitaan työmatkoihin
 - auton käyttö tulee pitkän päälle edulliseksi
 - lasten ja/tai perheen takia
 - jonkin tietyn harrastuksen takia
 - kesämökin takia
 - haluan säilyttää mahdollisuuden auton käyttöön tarvittaessa
 - usein paljon tavaroita kuljetettavana
 - muu syy, mikä _____

15. Mikäli taloudessasi on yksi auto, kuka sitä lähinnä käyttää?

- 1) yleensä minä
- 2) yleensä joku muu
- 3) saman verran kaikki perheenjäsenet

16. Hankitko ensimmäisen autosi heti, kun siihen oli mahdollisuus?

- 1) kyllä
- 2) en (en ole hankkinut autoa)

17. Tarvittaisiinko taloudessasi useampia autoja, kuin mitä nyt on?

- 1) kyllä
- 2) ei

18. Onko auto taloudessasi välttämätön?

- 1) ei ole
- 2) yksi auto on välttämätön
- 3) taloudessani tarvitaan vähintään 2 autoa

19. Voisitko ajatella, että taloutesi luopuisi ainakin yhdestä autosta?

- 1) kyllä
- 2) en

KAIKKI VASTAAVAT SEURAAVIIN KYSYMYKSIIN.

20. Kuinka usein...

a) käytät henkilöautoa?

- 1) päivittäin
- 2) muutaman kerran viikossa
- 3) kerran viikossa
- 4) muutaman kerran kuussa
- 5) kerran kuussa
- 6) harvemmin kuin kerran kuussa
- 7) en koskaan

b) käytät joukkoliikennettä?

- 1) päivittäin
- 2) muutaman kerran viikossa
- 3) kerran viikossa
- 4) muutaman kerran kuussa
- 5) kerran kuussa
- 6) harvemmin kuin kerran kuussa
- 7) en koskaan

c) liikut kävellen koko matkan?

- 1) päivittäin
- 2) muutaman kerran viikossa
- 3) kerran viikossa
- 4) muutaman kerran kuussa
- 5) kerran kuussa
- 6) harvemmin kuin kerran kuussa
- 7) en koskaan

c) liikut polkupyörällä koko matkan?

- 1) päivittäin
- 2) muutaman kerran viikossa
- 3) kerran viikossa
- 4) muutaman kerran kuussa
- 5) kerran kuussa
- 6) harvemmin kuin kerran kuussa
- 7) en koskaan

TÄMÄN SIVUN KYSYMYKSET KOSKEVAT TYÖMATKAA, OPISKELUMATKAA TAI MUUTA VASTAAVAA MATKAA, JOKA TOISTUU SAMANLAISENA PÄIVITTÄIN TAI LÄHES PÄIVITTÄIN.
JOS ET TEE TÄLLAISIA MATKOJA, VOIT SIIRTYÄ SEURAAVALLE SIVULLE KYSYMYKSEEN 31.

22. Mihin kellonaikaan yleensä teet työmatkasi (tai vastaavan)?

- 1) aamu/iltaruuhka 2) muu ajankohta 3) vaihtelevasti sekä 1 että 2

23. Missä työpaikkasi (tai vastaava) sijaitsee?

Katuosoite: _____

Postitoimipaikka: _____

(työpaikka vaihtelee / liikkuva työ)

(jos et tiedä osoitetta, ilmoita kaupunginosa tms.)

24. Onko henkilöauton pysäköintipaikan löytäminen perillä helppoa vai vaikeaa?

- 1) helppoa 2) siltä väliltä 3) vaikeaa 4) en osaa sanoa

25. Onko henkilöauton pysäköinti sinulle ilmaista vai maksullista?

- 1) ilmaista 2) maksullista 3) en osaa sanoa

26. Poikkeatko päivittäin lasten päiväkodissa tms. välttämättömässä paikassa? (ei ruokakauppa tms.)

- 1) kyllä, meno- ja paluumatkalla
 2) kyllä, jompaan kumpaan suuntaan
 3) harvemmin kuin päivittäin
 4) en

JOS SINUN ON VÄLTTÄMÄTTÄ POIKETTAVA PÄIVITTÄIN ESIM. PÄIVÄKODISSA, VASTAA SEURAAVIIN KYSYMYKSIIN SITEN, ETTÄ LASKET POIKKEAMISEEN LIITTYVÄN MATKAN MUKAAN. MUUTEN VASTAA SEN MUKAAN, MINKÄLAINEN MATKA ON SUORAAN KULJETTUNA.

27. Säännöllisen työmatkan (tai vastaavan) pituus? _____ kilometriä (yhteen suuntaan)

28. Minkälainen joukkoliikenteen yhteys tällä matkalla on?

(en osaa sanoa)

vaihtojen määrä _____ kpl

kävelymatka _____ metriä (yhteensä kotoa pysäkille ja pysäkiltä perille)

vuoroväli _____ minuuttia (jos useita, merkitse huonoimman mukaan)

29. Kuinka kauan matka kestää ovelta ovelle eri kulkutavoilla?

Autolla _____ minuuttia (en osaa sanoa)

Joukkoliikenteellä _____ minuuttia (en osaa sanoa)

Polkupyörällä _____ minuuttia (en osaa sanoa)

Kävellen _____ minuuttia (en osaa sanoa)

30. Kuinka hyvin voit tehdä työmatkasi (tai vastaavan) eri kulkutavoilla?

	oikein hyvin	mahdollinen vaihtoehto	vain jos ei ole muuta vaihtoehtoa	käytännössä mahdotonta
autolla (jos olisi auto)	4	3	2	1
joukkoliikenteellä	4	3	2	1
pyörällä (kesällä)	4	3	2	1
pyörällä (talvella)	4	3	2	1
kävellen	4	3	2	1

31. Mitä kulkutapoja käytät alla olevilla matkoilla talvella? (noin lokakuu-huhtikuu)

VOIT VALITA USEAMPIA, MUTTA ÄLÄ RASTITA SELLAISTA KULKUTAPAA, JOTA KÄYTÄT VAIN HARVOIN KYSEISELLÄ MATKALLA.

VERTAILE VAIN KULKUTAPOJEN YLEISYYTTÄ. SILLÄ EI OLE MERKITYSTÄ, KUINKA USEIN TEET KYSEISEN MATKAN. JOS ET JUURIKAAN TEE JOITAIN MATKOJA, MERKITSE RASTI KYSEISEN MATKATYYPIN OTSIKON ALLE JA JÄTÄ KULKUTAVAT VALITSEMATTA.

JOS VAIHDAT KULUTAPAA KESKEN MATKAA (ESIM. PYÖRÄILY JUNA-ASEMALLE), VASTAA SEN MUKAISESTI, MITEN KULJET SUURIMMAN OSAN MATKASTA .

Päivittäiset työ- tai opiskelumatkat <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Päivittäis- tavaroiden ostomatkat <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Muut ostos- ja asiointimatkat <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Säännölliset matkat harrastuksiin <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	auto	bussi tai juna	lentokone	
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	

32. Entä mitä kulkutapoja käytät alla olevilla matkoilla kesällä? (noin toukokuu-syyskuu)

JOS KULKUTAPASI OVAT TÄSMÄLLEEN SAMAT KESÄLLÄ JA TALVELLA, RIITTÄÄ KUN MERKITSET RASTIN KYSEISEN MATKATYYPIN OTSIKON ALLE.

AJATTELE KESÄAIKAA YLEISESTI, ÄLÄ PELKKÄÄ KESÄLOMAA.

Päivittäiset työ- tai opiskelumatkat <input type="checkbox"/> samat kuin talvella <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko-liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Päivittäis-tavaroiden ostosmatkat <input type="checkbox"/> samat kuin talvella <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko-liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Muut ostos- ja asiointimatkat <input type="checkbox"/> samat kuin talvella <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko-liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Säännölliset matkat harrastuksiin <input type="checkbox"/> samat kuin talvella <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko-liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla <input type="checkbox"/> samat kuin talvella <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	henkilöauto tai taksi	joukko-liikenne	polkupyörä	kävely
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin

Pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat <input type="checkbox"/> samat kuin talvella <input type="checkbox"/> en juurikaan tee tällaisia matkoja	auto	bussi tai juna	lentokone	
	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	<input type="checkbox"/> lähes aina <input type="checkbox"/> melko usein <input type="checkbox"/> silloin tällöin	

33. Oletko samaa vai eri mieltä seuraavien liikenteeseen liittyvien väittämien kanssa?

	täysin samaa mieltä	melko samaa mieltä	melko eri mieltä	täysin eri mieltä	en osaa sanoa
Haluan tehdä matkoja kävellen ja pyörällä, koska saan samalla liikuntaa	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen käyttö on vaivalloista	1	2	3	4	0
Mietin ympäristöä jokapäiväisissä kulkutapavalinnoissani	1	2	3	4	0
Joukkoliikenne on usein nopea kulkutapa	1	2	3	4	0
Auto lisää elämänhallintaa	1	2	3	4	0
Käytän joukkoliikennettä vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa	1	2	3	4	0
Matkan hinta ei yleensä vaikuta kulkutavan valintaan	1	2	3	4	0
Liikenteen sujuvuus tulee turvata pääväyliä parantamalla	1	2	3	4	0
Haluaisin vähentää auton käyttöäni	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen aikataulut ja reitit soveltuvat minulle hyvin	1	2	3	4	0
Autoa kannattaa käyttää, jos on sellaisen hankkinut	1	2	3	4	0
Autolla ajaminen laiskistaa	1	2	3	4	0
Minun ei ole mahdollista vähentää auton käyttöäni	1	2	3	4	0
Kävelyetäisyys kotoani joukkoliikenteen pysäkillä on liian pitkä	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen pysäkit ovat turvattomia iltaisin ja yöaikaan	1	2	3	4	0
Saan helposti selville joukkoliikenteen reitit ja aikataulut	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteessä muut matkustajat häiritsevät / ärsyttävät minua	1	2	3	4	0
Tiettyinä aikoina vältän yksin kävelyä, koska pelkään joutuvani häirinnän tai jopa väkivallan uhriksi	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteellä kulkeminen on edullista	1	2	3	4	0

34. Oletko samaa vai eri mieltä seuraavien asuinpaikan valintaan liittyvien väittämien kanssa?

	täysin samaa mieltä	melko samaa mieltä	melko eri mieltä	täysin eri mieltä	en osaa sanoa
Tingin mieluummin asuntoni koosta kuin hyvästä sijainnista	1	2	3	4	0
Valitsen asuinpaikkani siten, että tulen toimeen ilman henkilöautoa	1	2	3	4	0
En haluaisi asua kerrostaloalueella	1	2	3	4	0

35. Tampereella pohditaan, miten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita tulisi kehittää. Helpottaisivatko alla olevat toimenpiteet näiden kulutusapojen käyttöä sinun kannaltasi?

	helpottaisi käyttöä paljon	helpottaisi jonkin verran	helpottaisi vähän	ei helpottaisi lainkaan	en osaa sanoa
Kävely ja pyöräily					
Kävelykeskustan toteuttaminen Tampereelle	1	2	3	4	0
Pyöräteiden toteuttaminen Tampereen keskustaan	1	2	3	4	0
Lähelläsi olevan aluekeskuksen kävely- ja pyöräily-ympäristön parantaminen	1	2	3	4	0
Viihtyisät kävely- ja pyöräilyreitit asunto- ja puistoalueiden kautta keskuksiin	1	2	3	4	0
Korotettujen suojateiden lisääminen	1	2	3	4	0
Nopeusrajoitusten laskeminen (40 ⇒ 30 km/h ja 50 ⇒ 40 km/h)	1	2	3	4	0
Joukkoliikenne					
Tehokkaat joukkoliikenne-etuisuudet (pysähtyy vain pysäkillä ja ohittaa ruuhkat)	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen vuorovälin tihentäminen (esim. arkipäivisin 20 min ⇒ 15 min)	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen täsmällisyyden parantaminen	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen kertalipun hinnan laskeminen 25 %	1	2	3	4	0
Matkakortin kausi- ja arvolippujen hinnan laskeminen 25 %	1	2	3	4	0
Työsuhdematkalippu (lounasseteliä vastaava etu)	1	2	3	4	0
Reaaliaikainen aikataulupalvelu internetissä (kertoo ennustetun saapumisajan tietyille pysäkeille)	1	2	3	4	0
Pikaraitiotie tai paikallisjunaliikenne omalta asuntoalueelta Tampereen keskustaan	1	2	3	4	0

LOPUKSI KYSYISIMME VIELÄ JOITAKIN TAUSTATIETOJA

36. Syntymävuosi? _____

37. Sukupuoli? 1) Mies 2) Nainen

38. Talouden koko? _____ aikuista
 _____ 0 – 6 vuotiasta lasta
 _____ 7 – 17 vuotiasta lasta

39. Minkälaisessa talossa asut?

- 1) omakotitalo
- 2) rivitalo tai paritalo
- 3) kerrostalo
- 4) muu

40. Mikä on korkein koulutuksesi?

- 1) peruskoulu, kansakoulu, keskikoulu
- 2) keskiaste (ylioppilas ja/tai ammatillisia opintoja 1–3 vuotta)
- 3) opistotason ammattitutkinto
- 4) ammattikorkeakoulututkinto tai alempi korkeakoulututkinto
- 5) ylempi korkeakoulututkinto

41. Oletko tällä hetkellä päätoimisesti?

- 1) johtavassa asemassa oleva
- 2) toimihenkilö
- 3) työntekijä
- 4) yrittäjä
- 5) opiskelija (yliopisto/korkeakoulu, ammattikorkeakoulu, ammattikoulu, muu)
- 6) työtön
- 7) eläkkeellä
- 8) kotiäiti/isä
- 9) muu

42. Kuinka suuret ovat taloutesi yhteenlasketut tulot ennen verojen vähentämistä?

- 1) en halua vastata / en osaa sanoa
- 2) 0 – 2 000 €/kk (0 – 25 000 €/v)
- 3) 2 000 – 4 000 €/kk (25 000 – 50 000 €/v)
- 4) 4 000 – 6 000 €/kk (50 000 – 75 000 €/v)
- 5) 6 000 – 8 000 €/kk (75 000 – 100 000 €/v)
- 6) yli 8 000 €/kk (yli 100 000 €/v)

43. Tutkimusta saatetaan jatkaa myöhemmin. Haluatko osallistua jatkotutkimukseen?

- 1) Kyllä, yhteystietojani saa käyttää jatkotutkimukseen (vastaus ei velvoita osallistumaan)
- 2) En, annan yhteystietoni vain arvontaa varten
- 3) En osallistu arvontaan (yhteystietoja ei tarvita)

Suuret kiitokset avustasi! Muistathan palauttaa lomakkeen oheisessa vastauskuoressa 26.5.2006 mennessä. Palkinnot arvotaan 31.5. ja voittajille ilmoitetaan henkilökohtaisesti.

Yhteystiedot palkintojen arvontaa varten (tarvitaan vain, jos haluat osallistua arvontaan)

Nimi: _____
Osoite: _____
Puhelin: _____

Liite 2. Oulun, Tampereen ja Turun perusjoukko, havaintomäärät, vastausprosentit ja laajennuskertoimet ositteittain.

Vastaukset ja vastausprosentti

Kunta	Sukupuoli	Ikä 18-29	Ikä 30-44	Ikä 45-64
Oulu	Mies	143 / 25 %	140 / 29 %	206 / 38 %
	Nainen	187 / 38 %	138 / 36 %	222 / 43 %
Tampere	Mies	118 / 24 %	152 / 30 %	229 / 39 %
	Nainen	181 / 41 %	156 / 39 %	253 / 45 %
Turku	Mies	112 / 23 %	116 / 24 %	228 / 37 %
	Nainen	154 / 34 %	144 / 37 %	237 / 42 %

Laajennuskertoimen kunnan, sukupuolen ja ikäryhmän mukaan

Kunta	Sukupuoli	Ikä 18-29	Ikä 30-44	Ikä 45-64
Oulu(1)	Mies	115	86	61
Oulu(1)	Nainen	81	72	65
Oulu(2)	Mies	90	100	75
Oulu(2)	Nainen	73	97	74
Tampere(1)	Mies	165	117	93
Tampere(1)	Nainen	100	111	100
Tampere(2)	Mies	181	133	103
Tampere(2)	Nainen	129	118	101
Turku(1)	Mies	137	144	82
Turku(1)	Nainen	113	91	91
Turku(2)	Mies	142	119	84
Turku(2)	Nainen	121	103	92

Vastausten määrä kunnan, sukupuolen ja ikäryhmän mukaan

Kunta	Sukupuoli	Ikä 18-29	Ikä 30-44	Ikä 45-64
Oulu(1)	Mies	61	54	93
Oulu(1)	Nainen	92	57	105
Oulu(2)	Mies	82	86	113
Oulu(2)	Nainen	95	81	117
Tampere(1)	Mies	47	49	66
Tampere(1)	Nainen	90	44	69
Tampere(2)	Mies	71	103	163
Tampere(2)	Nainen	91	112	184
Turku(1)	Mies	47	33	61
Turku(1)	Nainen	73	47	66
Turku(2)	Mies	65	83	167
Turku(2)	Nainen	81	97	171

Perusjoukko kunnan sukupuolen ja ikäryhmän mukaan

Kunta	Sukupuoli	Ikä 18-29	Ikä 30-44	Ikä 45-64
Oulu(1)	Mies	7016	4626	5703
Oulu(1)	Nainen	7486	4126	6853
Oulu(2)	Mies	7417	8568	8430
Oulu(2)	Nainen	6971	7860	8613
Tampere(1)	Mies	7753	5753	6134
Tampere(1)	Nainen	8988	4893	6915
Tampere(2)	Mies	12865	13665	16713
Tampere(2)	Nainen	11750	13217	18531
Turku(1)	Mies	6457	4762	4989
Turku(1)	Nainen	8216	4276	6031
Turku(2)	Mies	9229	9902	14078
Turku(2)	Nainen	9775	10010	15657

*Liite 3. Liikkujaryhmien määrittäminen.***Liikkujaryhmien määrittely**

Työssä muodostettiin erilaisia liikkujaryhmiä sen mukaan, miten vastaajat käyttivät erilaisia kulkutapoja erilaisilla matkoilla. Liikkujaryhmien määrittely perustui ainoastaan vastaajan ilmoittamiin liikkumistottumuksiin, matkaryhmittäisiin kulkutapapaletteihin. Taustatiedot (esim. autonomistus) ja mielipiteet (esim. näkemys joukkoliikenteen nopeudesta) eivät vaikuttaneet ryhmittelyyn.

Vastaajan liikkujaryhmää määritettäessä otettiin huomioon sekä erilaisten kulkutapojen käyttö saman matkaryhmän sisällä että matkaryhmästä riippuva kulkutapojen vaihtelu. Liikkujaryhmän määrittämisessä käytettiin tämän takia sekä matkaryhmittäisiä tietoja kokoavia yhteenvetoja että suoraan yksittäisiin vastauksiin perustuvia lisäehtoja. Tutkittaessa, käyttäkö henkilö lainkaan tiettyä kulkutapaa, henkilöauton ja joukkoliikenteen osalta otettiin huomioon myös pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat, joita ei ole käsitelty muissa analyyseissä. Henkilöauton käytössä ei eroteltu kuljettajaa ja matkustajaa.

Työssä käytetyllä kyselylomakkeella voidaan erotella teoriassa 256 erilaista kulkutapapalettia. Kun tarkasteltavia matkaryhmiä on viisi, erilaisia vastausvaihtoehtoja on yhteensä yli tuhat ($5 \cdot 256 = 1280$). Näin tarkan aineiston luokittelu on melko mahdotonta, minkä takia liikkujaryhmien muodostamisessa käytettiin tarkoista kulkutapapaletteista johdettua pääkulkutapaa.

Pääkulkutavalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sitä kulkutapaa, jota henkilö käyttää tietyn matkaryhmän matkoilla useammin kuin muita kulkutapoja. Esimerkiksi jos henkilö kulkee työmatkansa ”lähes aina” joukkoliikenteellä ja ”silloin tällöin” autolla, joukkoliikenne on työmatkojen pääkulkutapa ja auto sivukulkutapa. Jos taas henkilö käyttää kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, esimerkiksi ”melko usein joukkoliikenne, melko usein auto”, molemmat kulkutavat ovat pääkulkutapoja.

Kulkutavan käyttötiheys kysyttiin erikseen kesän ja talven osalta. Koko vuotta kuvaamaan käytettiin sitä vuodenaikaa, jolloin tiettyä kulkutapaa käytettiin useammin. Esimerkiksi jos talvella kulkutapa oli lähes aina auto ja kesällä melko usein auto ja melko usein polkupyörä, koko vuotta kuvasi yhdistelmä lähes aina auto, melko usein polkupyörä. Tässä tapauksessa auto olisi pääkulkutapa ja pyörä sivukulkutapa.

Jalankulku ja pyöräily käsiteltiin liikkujaryhmiä määriteltäessä yhtenä ”kevyt liikenne” kulkutapana. Kevyen liikenteen käyttötiheyttä kuvaamaan käytettiin joko jalankulun tai pyöräilyn tiheyttä sen mukaan, kumpaa käytettiin useammin. Tarkentavissa lisäehdoissa jalankulun ja pyöräilyn käyttötiheyksiä käytettiin myös erillisinä.

Vastaajan liikkujaryhmän määrittäminen on vaiheittainen prosessi, jossa poimitaan ensin tiukoilla ehdoilla selkeästi tiettyyn liikkujaryhmään kuuluvat vastaajat omiin ryhmiinsä. Tämän jälkeen ehtoja väljennetään asteittain, jotta rajatapauksetkin saadaan luokiteltua. Noin 80 % aineistosta kuuluu selkeästi johonkin liikkujaryhmään, 15 % on melko selkeitä tapauksia ja loppujen 5 %:n luokitus on melko epävarma.

4. vaihe: Loput vastaajat (vain 5 % jäljellä) luokiteltiin seuraavin ehdoin seuraavassa järjestyksessä

- Vastaajat, jotka eivät olleet tehneet lainkaan matkoja, merkittiin luokittelemattomiksi
- Sekakäyttäjiksi luokiteltiin edellisen vaiheen mahdolliset sekakäyttäjät, jotka olivat tehneet vähintään kahden matkaryhmän matkoja
- Jalan tai pyörällä kulkijoiksi luokiteltiin ne vastaajat, joilla kevyt liikenne oli pääkulkutapana useammin kuin joukkoliikenne tai auto
- Jalan tai pyörällä kulkijoiksi luokiteltiin ne vastaajat, joilla oli
 - kevyt liikenne pääkulkutapana yhtä usein kuin joukkoliikenne tai auto ja
 - kevyttä liikennettä käytettiin vähintään melko usein jossain matkaryhmässä ja
 - kevyt liikenne oli pääkulkutapa työ- ja opiskelumatkoilla
- Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiksi luokiteltiin vastaajat, joilla joukkoliikenne oli pääkulkutapana vähintään yhtä usein kuin auto tai kevyt liikenne
- Autoiljoiksi ne luokiteltiin vastaajat, joilla auto oli pääkulkutapana vähintään yhtä usein kuin auto tai kevyt liikenne

Kolmen ensimmäisen vaiheen luokitteluehdot antavat oikean kuvan liikkujaryhmien muodostamisesta. Neljännessä vaiheessa luokiteltiin vain hankalampia poikkeustapauksia, esimerkiksi vain yhden matkaryhmän matkoja tehneitä vastaajia. Tämän takia neljännen vaiheen ehdot ovat vain laskennan logiikan kuvaus. Neljännen vaiheen ehdot eivät kuvaa hyvin itse liikkujaryhmiä.

Aiemmassa pääkaupunkiseudun tutkimuksessa käytettiin kulkutapojen käyttötiheyden osalta karkeampaa kolmiportaista asteikkoa, jossa luokat melko usein ja silloin tällöin oli yhdistetty yhdeksi luokaksi. Menetelmien kehittymisen myötä karkeampaan käsittelyyn ei enää ollut tarvetta ja tässä työssä kaikki käyttötiheyden vaihtoehdot on pidetty mukana analyysissä. Myös liikkujaryhmien määrittelyyn liittyvää laskentaa on hieman täsmennetty pääkaupunkiseudun tutkimukseen verrattuna. Tämä aiheutti vähäisiä muutoksia lähinnä kolmannen ja neljännen vaiheen rajatapausten luokituksiin.

Pääkaupunkiseudun osalta tulokset on laskettu uudelleen, joten kaikki tässä raportissa esitetyt tulokset ovat keskenään vertailukelpoisia, vaikka pääkaupunkiseudun luvut voivatkin hieman poiketa Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali –raportissa esitetyistä. Menetelmien välinen ero osoittautui vähäiseksi.

1. vaihe: Vannoutuneeksi autonkäyttäjäksi määritellään henkilö, jolla henkilöauto on ainoa pääkulkutapa kaikissa matkaryhmissä ja joka ei käytä joukkoliikennettä tai polkupyörää edes silloin tällöin millään matkalla.

2. vaihe: Ryhmien muodostamista jatketaan etsimällä vastaajista selkeästi tietyn kulkutavan käyttöä painottavat vastaajat. Satunnaisen autonkäytön yleisyyden takia joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttäjien kriteerit olivat hieman väljemmät kuin autonkäyttäjien kriteerit.

Mahdollisiksi autonkäyttäjiksi laskettiin vastaajat, joilla

- henkilöauto oli ainoa pääkulkutapa kaikissa paitsi korkeintaan yhdessä matkaryhmissä
- tai
- joilla henkilöauto esiintyy pääkulkutapana kaikissa matkaryhmissä.

Mahdolliset joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja jalan tai pyörällä kulkijat luokiteltiin vastaavalla tavalla, mutta "korkeintaan yhdessä" -ehto muutettiin muotoon "korkeintaan kahdessa" ja "kaikissa matkaryhmissä" -ehto muutettiin muotoon "vähintään neljässä matkaryhmissä".

Mahdollisiksi kulkutapojen sekakäyttäjiksi luokiteltiin vastaajat, joilla kaikki kulkutavat esiintyivät pääkulkutapana. Vastaajalla voi olla useampia tasa-arvoisia pääkulkutapoja samassa matkaryhmissä tai hänellä voi olla eri pääkulkutapa eri matkaryhmissä.

Vastaaja luokiteltiin tiettyyn liikkujaryhmään jos vain yksi liikkujaryhmä oli laskettu mahdolliseksi tälle vastaajalle. Noin 80 % vastaajista saatiin ryhmiteltyä näillä kriteereillä.

3. vaihe: Aiemmissä vaiheissa epäselviksi jääneistä havainnoista mahdollisiksi tietyn kulkutavan käyttäjiksi luokiteltiin vastaajat, joilla

- yleisimmässä (5 matkaryhmissä useimmin toistuva) kulkutapapaletissa tietty kulkutapa oli ainoa pääkulkutapa
- ja
- tämä kulkutapa oli ainoa pääkulkutapa työmatkoilla.

Mahdollisiksi sekakäyttäjiksi luokiteltiin vastaajat, joilla

- työmatkoilla oli useampia pääkulkutapoja
- tai
- kaikki kulkutavat esiintyivät pääkulkutapana ja jokaista kulkutapaa käytettiin vähintään melko usein jossain matkaryhmissä.

Jälleen havainnot luokiteltiin tiettyyn liikkujaryhmään jos vain yksi liikkujaryhmä oli laskettu mahdolliseksi tälle vastaajalle. Näiden lisäysten jälkeen noin 95 % vastaajista oli saatu ryhmiteltyä.

Liite 4. Pää- ja sivukulkevat matkaryhmittäin pääkaupunkiseudulla, Tampereella, Oulussa, Turussa ja Turun kehyskunnissa.

Työ- tai opiskelumatka	YTV	Oulu	Tampere	Turku	Turun kehyskunnat
Aina auto	20 %	24 %	24 %	23 %	53 %
Aina jalankulku	3 %	3 %	5 %	5 %	2 %
Aina joukkoliikenne	15 %	2 %	7 %	5 %	4 %
Aina pyörä	1 %	9 %	2 %	2 %	0 %
Auto, myös muu	19 %	16 %	18 %	17 %	22 %
Jalankulku, myös muu	3 %	3 %	5 %	8 %	2 %
Joukkoliikenne, myös muu	18 %	4 %	10 %	5 %	3 %
Pyörä, myös muu	4 %	21 %	9 %	11 %	7 %
Muu yhdistelmä	18 %	20 %	20 %	23 %	6 %
Havaintomäärät	932	849	905	830	640

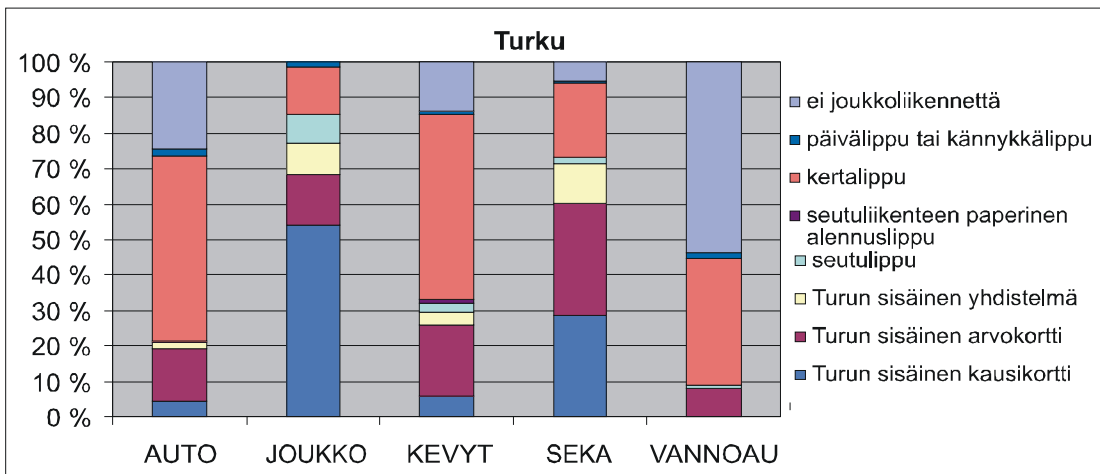
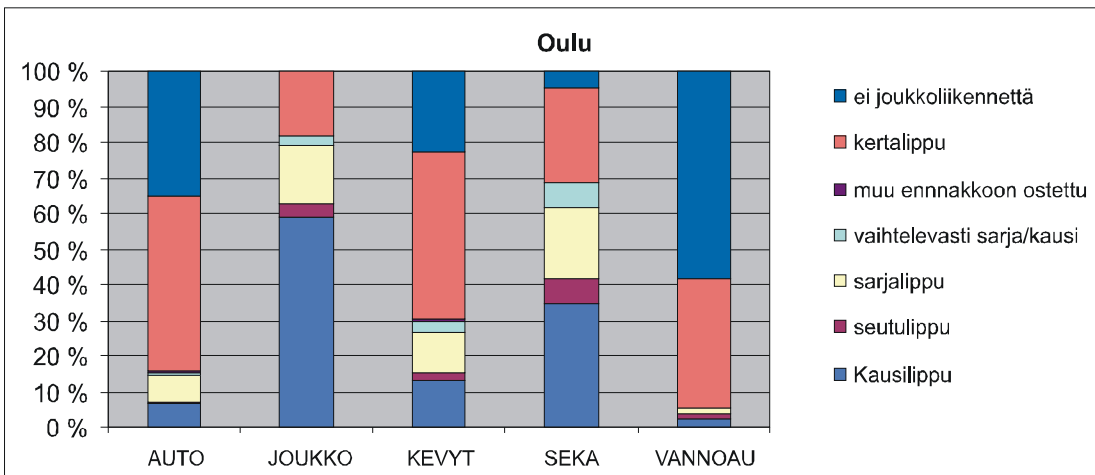
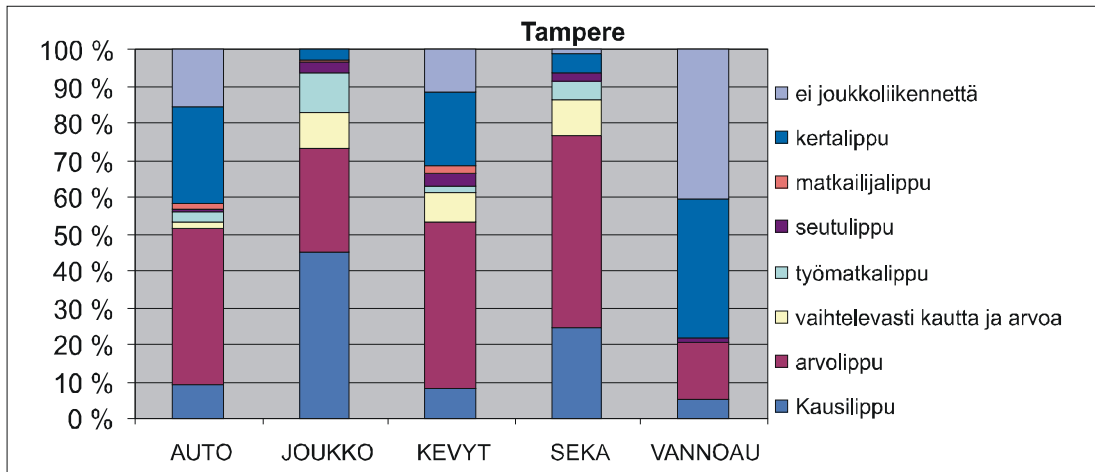
Päivittäistavaroiden ostosmatkat	YTV	Oulu	Tampere	Turku	Turun kehyskunnat
Aina auto	22 %	22 %	24 %	24 %	50 %
Aina jalankulku	14 %	6 %	10 %	10 %	4 %
Aina joukkoliikenne	2 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Aina pyörä	0 %	4 %	1 %	2 %	1 %
Auto, myös muu	21 %	29 %	28 %	24 %	29 %
Jalankulku, myös muu	17 %	9 %	12 %	13 %	3 %
Joukkoliikenne, myös muu	5 %	1 %	2 %	3 %	1 %
Pyörä, myös muu	2 %	11 %	4 %	7 %	3 %
Muu yhdistelmä	18 %	18 %	18 %	17 %	10 %
Havaintomäärät	1035	1000	1052	959	781

Muut ostos- ja asiointimatkat	YTV	Oulu	Tampere	Turku	Turun kehyskunnat
Aina auto	27 %	30 %	27 %	28 %	60 %
Aina jalankulku	2 %	3 %	4 %	4 %	0 %
Aina joukkoliikenne	10 %	1 %	6 %	5 %	2 %
Aina pyörä	1 %	3 %	1 %	1 %	0 %
Auto, myös muu	20 %	25 %	23 %	22 %	24 %
Jalankulku, myös muu	5 %	4 %	7 %	8 %	1 %
Joukkoliikenne, myös muu	13 %	3 %	9 %	6 %	2 %
Pyörä, myös muu	1 %	12 %	4 %	6 %	1 %
Muu yhdistelmä	21 %	19 %	20 %	19 %	10 %
Havaintomäärät	1062	1002	1056	973	788

Säännölliset matkat harrastuksiin	YTV	Oulu	Tampere	Turku	Turun kehyskunnat
Aina auto	30 %	33 %	32 %	33 %	58 %
Aina jalankulku	7 %	4 %	8 %	6 %	4 %
Aina joukkoliikenne	9 %	1 %	4 %	4 %	2 %
Aina pyörä	1 %	9 %	3 %	4 %	1 %
Auto, myös muu	15 %	17 %	18 %	15 %	20 %
Jalankulku, myös muu	5 %	4 %	6 %	7 %	3 %
Joukkoliikenne, myös muu	9 %	1 %	5 %	2 %	1 %
Pyörä, myös muu	3 %	13 %	5 %	9 %	3 %
Muu yhdistelmä	22 %	19 %	19 %	20 %	9 %
Havaintomäärät	830	782	847	720	611

Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulle	YTV	Oulu	Tampere	Turku	Turun kehyskunnat
Aina auto	28 %	44 %	40 %	39 %	56 %
Aina jalankulku	2 %	2 %	1 %	3 %	1 %
Aina joukkoliikenne	10 %	2 %	7 %	4 %	1 %
Aina pyörä	0 %	4 %	1 %	2 %	0 %
Auto, myös muu	21 %	21 %	21 %	19 %	25 %
Jalankulku, myös muu	2 %	2 %	4 %	4 %	2 %
Joukkoliikenne, myös muu	13 %	3 %	6 %	6 %	2 %
Pyörä, myös muu	2 %	10 %	3 %	5 %	1 %
Muu yhdistelmä	22 %	13 %	16 %	18 %	11 %
Havaintomäärät	1036	951	1001	916	761

Liite 5. Lippulajien käyttö liikkujaryhmittäin Tampereella, Oulussa ja Turussa.



Liite 6. Vastaajien mielipiteet joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöä helpottavista toimenpiteistä: keskiarvot iän, sukupuolen, autonkäyttömahdollisuuden ja kaupungin mukaan.

	Yht	Ta	Ou	Tu	Mies	Nainen	18-29	30-44	45-64	on*	ei*
Oulun kävelykeskustan laajentaminen/kävelykeskustan toteuttaminen Tampereella/Turun kävelykeskustan laajentaminen	2,5	2,6	2,6	2,4	2,5	2,5	2,5	2,6	2,5	2,7	2,2
Keskustan pyöriteiden parantaminen/pyöriteiden toteuttaminen Tampereen/Turun keskustaa	2,0	2,2	2,0	1,9	2,1	1,9	1,9	2,1	2,1	2,2	1,8
Lähelläsi olevan aluekeskuksen kävely- ja pyöräily-ympäristön parantaminen	2,3	2,3	2,4	2,2	2,3	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,1
Viihtyisät kävely- ja pyöräilyreitit asunto- ja puistoalueiden kautta keskuksiin	1,9	1,9	2,1	1,8	2,0	1,8	1,9	2,0	1,9	2,0	1,8
Korotettujen suojateiden lisääminen	2,9	2,9	2,9	2,8	3,0	2,7	3,0	2,9	2,8	3,0	2,6
Nopeusrajoitusten laskeminen	3,1	3,1	3,1	3,0	3,3	2,9	3,3	3,1	2,9	3,3	2,7
Tehokkaat joukkoliikenne-etuisuudet	2,1	2,0	2,2	2,1	2,2	2,1	2,0	2,2	2,2	2,2	1,9
Joukkoliikenteen vuorovälin tihentäminen	2,1	2,0	2,2	2,2	2,3	2,0	2,0	2,1	2,2	2,3	1,9
Joukkoliikenteen täsmällisyyden parantaminen	2,3	2,3	2,3	2,2	2,5	2,1	2,2	2,3	2,3	2,4	2,0
Joukkoliikenteen kertalipun hinnan laskeminen 25 % ¹⁾	1,9	2,1	1,6	1,9	2,1	1,7	1,7	2,0	1,9	2,0	1,6
Joukkoliikenteen kausi- ja sarjalippujen hinnan laskeminen 25 % ²⁾	1,8	1,9	1,7	1,8	2,0	1,6	1,6	2,0	1,9	2,0	1,5
Työsuhdematkalippu	2,3	2,4	2,3	2,2	2,5	2,1	2,2	2,4	2,3	2,4	2,0
Seuraavan ajoneuvon todellisen tuloajan kertova näyttö pysäkillä (Oulu/Turku)	1,9		1,8	2,0	2,0	1,8	1,8	2,1	1,9	2,0	1,7
Cityliikenne keskustan lähialueelta Oulun keskustaan	2,3		2,3		2,3	2,2	2,3	2,4	2,0	2,3	2,1
Reaaliaikainen aikataulupalvelu internetissä (Oulu/Tampere)	2,5	2,6	2,5		2,6	2,5	2,3	2,7	2,6	2,7	2,4
Pikaraitiotie tai paikallisjunaliikenne omalta asuntoalueelta Tampereen/Turun keskustaan	2,8	2,9		2,8	2,8	2,8	2,7	2,8	3,0	2,8	2,8
Paikallis- ja kaukoliikenteen yhdistävä matkakeskus Turkuun	2,8			2,8	2,8	2,7	2,8	2,8	2,7	2,8	2,7

* on = vähintään yleensä, ei = korkeintaan silloin tällöin

1) Kertalippujen hinnat: Oulu 2,6 €, Tampere 2,0 € ja Turku 2,5 €

2) Kuukausilippujen hinnat: Oulu X €, Tampere X € ja Turku X €.

Vastausvaihtoehtojen lukuarvot keskiarvon laskennassa:

1 Helpottaisi käyttöä paljon

2 Helpottaisi jonkin verran

3 Helpottaisi vähän

4 Ei helpottaisi lainkaan

Liite 7. Vertailutietoja kaupungeittain

Tilastotietoja kaupungeista

	Tampere	Oulu	Turku	YTV
Väkiluku	204 337	128 962	174 868	988 347
Pinta-ala	523	369	246	745
Väestötiheys	390	349	712	1327
Henkilöautokanta 2005	84 534	54 197	73 998	390 171
Autotiheys	0,41	0,42	0,42	0,39

(Huom. Turun ja Tampereen maaseutumaiset suuralueet rajattu tutkimuksen ulkopuolelle.)

(Huom. Tutkimuksen perusjoukko rajattu 18–64 vuotiaisiin.)

(Lähde: Tilastokeskus)

KESKEISTEN LIPPUTUOTTEIDEN HINNAT 10 SUURIMMAN KAUPUNGIN PAIKALLIS- JA SEUTULIIKENTEESSÄ 1.3.2005
 Hinnat euroina

Kaupunki	Aikuisten kertalippu, vaunusta	Aikuisten kertalippu, arvolippu	30 päivän kausilippu, kaupungin sisäinen	30 päivän seutulippu, edullisin 1)	30 päivän seutulippu, kallein 2)
Helsinki	2,00	1,70	39,70	75,60	104,20
Espoo	2,00	1,70	39,70	75,60	104,20
Vantaa	2,20	2,00	43,80	75,60	104,20
Tampere	2,00	1,40	44,00	52,00	67,00
Turku	2,00	1,70	38,00	50,00	65,00
Oulu*	2,50	1,65	46,00	69,00	80,00
Lahti*	2,50	1,65	45,00	74,00	115,00
Jyväskylä*	2,50	1,68	45,50	66,00	80,00
Kuopio*	2,50	1,68	45,00	78,00	83,00
Pori*	2,50	1,45	45,00	50,00	100,00

* arvolipun hinta laskettu 40 matkan sarjalipun hinnasta henkilökohtainen pääkaupunkiseudulla, muissa edullisin kuntien välinen lippu
 1) haltijakohtainen pääkaupunkiseudulla, muissa kallein kuntien välinen lippu
 2)

(Lähde: Paikallisliikenneliitto ry)

TIETOJA SUURIMPIEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESTÄ VUONNA 2003							
Kaupunki	Asukkaat 31.12.2003	Paikallisliikenteen suorite, milj.km	Paikallisliikenteen matkustajat, milj.matkaa	Paikallisliikenteen kysyntä, matkaa/as/v	Joukkoliikenteen tuki yhteensä, milj.euroa	Valtion osuus joukkoliikenteestä (%)	Subventio aste (%)
Helsinki	559 330	51,5	205,6	441	93,3	0	42
Espoo, Kauniainen	232 853	10,8	41,7	179	6,1	0	47
Vantaa	184 039	7,5	29,3	159	9,3	0	45
YTV:n seutuliikenne		39,4	84,4	jaettu pks-kunnille	40,8	0	jaettu kunnille
Pääkaupunkiseutu yhteensä	976 222	109,2	361,0		149,5	0	jaettu kunnille
Tampere	200 966	9,6	25,5	127	9,7	0	38
Turku	175 059	10,7	21,7	124	9,9	0	42
Oulun seutu	173 000	7,9	8,1	47	3,8	23	26
Lahti	98 253	4,0	5,7	58	1,2	42	11
Jyväskylän seutu	127 000	5,7	6,8	53	2,1	35	19
Kuopion seutu	104 250	4,5	4,9	47	1,9	37	23
Porin seutu	87 800	2,8	2,3	26	1,9	40	33
Yhteensä	1 942 550	154,4	436,0	224	179,92	3 %	
Helsinki		Suorite		Matkat ovat nousuja liikennevälineisiin			
Bussiliikenne		33,05		93,4			
Raitiovaunuliikenne		5,51		56,8			
Metrolilikenne		12,91		55,4			
Helsinki yhteensä		51,47		205,6			
Pääkaupunkiseudun seutuliikenne		Suorite		Matkat			
Bussiliikenne		linjakm		34,4			
Junaliikenne		vaunukm		5,0			
Seutuliikenne yhteensä		39,4		84,4			

(Lähde: Paikallisliikenneliitto ry)