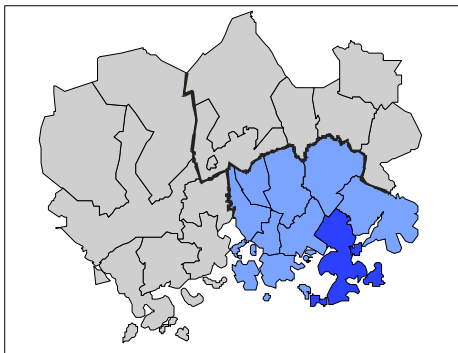
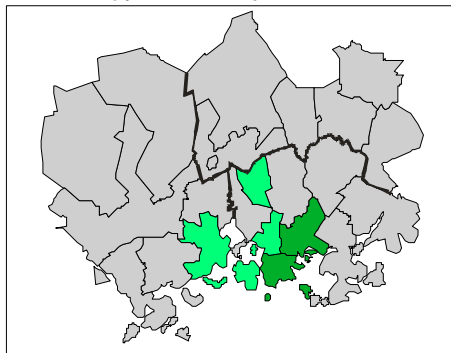


Kulutusapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali

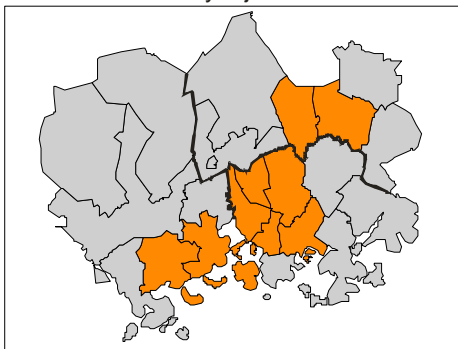
Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat



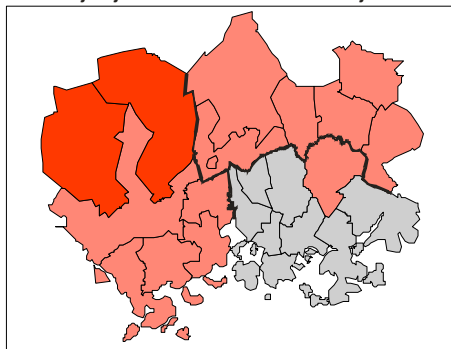
Jalan tai pyörällä kulkijat



Liikenteen sekakäyttäjät



Autoilijat ja vannoutuneet autoilijat



Kartta-aineistot © Tilastokeskus 2005

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





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Ville Voltti, Linea Konsultit Oy		Julkaisun laji Tutkimusraportti	
Nina Karasmaa, Linea Konsultit Oy		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali			
Tiivistelmä <p>Tutkimuksessa on selvitetty, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät eri kulikutapoja ja kuinka sitoutuneita he ovat tietyn kulikutavan käyttöön. Lisäksi on selvitetty kulikutapavalintojen syitä ja taustoja, esimerkiksi sosioekonomisten tekijöiden vaikutusta kulikutavan valintaan. Tutkimuksen perusjoukkona olivat pääkaupunkiseudulla vakinaisesti asuvat 18–64-vuotiaat henkilöt.</p> <p>Alle kolmannes vastaajista oli voimakkaasti sitoutunut tiettyyn kulikutapaan ja käytti sitä lähes kaikilla matkoilla. Yhteen kulikutapaan sitoutuneista 80 % oli sitoutunut henkilöauton käyttöön.</p> <p>Kaikista vastaajista 20 % ei käytä joukkoliikennettä juuri koskaan. Autoilijoissa ja vannoutuneissa autoilijoissa joukkoliikennettä käyttämättömiä oli yhteensä 43 %.</p> <p>Työssä muodostettiin viisi liikkujaryhmää sen mukaan, mitä kulikutapaa vastaajat yleensä käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulikutavan käyttöön. Liikkujaryhmät ja niiden osuudet olivat vannoutuneet autoilijat (12 %), autoilijat (30 %), joukkoliikenteen kanta-asiakkaat (22 %), jalan tai pyörällä kulkijat (14 %) ja kulikutapojen sekakäyttäjät (22 %).</p> <p>Tutkimuksen tulokset tarjoavat yleiskuvan siitä, miten monipuolisesti ihmiset hyödyntävät liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Tuloksia voidaan parhaiten hyödyntää strategisen tason suunnittelussa sekä markkinoinnissa.</p> <p>Pääkaupunkiseudun asukkaiden enemmistö käyttää kulikutapoja monipuolisesti eikä ole sitoutunut vain yhden kulikutavan käyttöön. Vaikka yhteen kulikutapaan sitoutuneet ovat lähes aina autoilijoita, myös autoilijoiden enemmistö käyttää useita kulikutapoja.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Joukkoliikenne, kulikutavan valinta, liikkumistottumukset			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 952-201-540-7 (painotuote) 952-201-541-5 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 74	Kieli suomi	Hinta 14 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Ville Voltti, Linea Konsultit Oy		Typ av publikation Undersökning	
Nina Karasmaa, Linea Konsultit Oy		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Parallell användning av olika färdvägar och potential för övergång till andra färdvägar			
Referat <p>I den här undersökningen har man utrett hur enskilda personer använder olika färdvägar och i vilken utsträckning de föredrar ett visst färdväg. Dessutom har man utrett orsakerna och bakgrunden till valet av färdväg, exempelvis socioekonomiska faktorer inverkan på val av färdväg. Undersökningen gällde 18–64-åringar som är permanent bosatta i huvudstadsregionen.</p> <p>Mindre än en tredjedel av dem som svarade föredrog starkt ett visst färdväg och använde det för nästan alla resor. 80 % av dem som föredrog ett visst färdväg använde personbil.</p> <p>20 % av alla som svarade använde nästan aldrig kollektiva trafikmedel. Bland bilisterna och de inbitna bilisterna var denna andel 43 %.</p> <p>I undersökningen bildades fem olika grupper enligt svarspersonernas vanligaste färdväg och i vilken utsträckning de föredrog användningen av detta färdväg. Dessa grupper var inbitna bilister (12 %), bilister (30 %), stamkunder inom kollektivtrafiken (22 %), fotgängare och cyklister (14 %) och personer som använder olika färdväg (22 %).</p> <p>Undersökningens resultat ger en allmän bild av hur mångsidigt människor utnyttjar trafiksystemet i sin helhet. Resultaten kan bäst användas vid strategisk planering och marknadsföring.</p> <p>Majoriteten av dem som bor i huvudstadsregionen varierar sin användning av olika färdväg och har inte gått in för endast ett färdväg. Även om de som föredrar endast ett färdväg nästan uteslutande är bilister, använder också en majoritet av bilisterna flera färdväg.</p>			
Nyckelord kollektivtrafik, val av färdväg, färdvanor			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är Katariina Myllärniemi.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 21/2006		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 952-201-540-7 (trycksak) 952-201-541-5 (nätpublikation)
Sidoantal 74	Språk finska	Pris 14 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Ville Voltti, Linea Consultants Ltd.		Type of publication Report	
Nina Karasmaa, Linea Consultants Ltd.		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Personal repertoire of travel modes and potential for modal shift			
Abstract <p>This research concerns people's personal repertoire of travel modes. The repertoire is studied from the viewpoint of how committed people are to using a certain travel mode or a combination of travel modes. Also the objective was to look into the reasons for, and background of, people's choices. The population of the study constitutes of persons at age of 18-64 years living permanently in the Helsinki Metropolitan Area.</p> <p>Less than one third of all respondents were highly committed to using one travel mode for all of their trips. Of those who were committed to one main mode of travel, 80 % were car users.</p> <p>Of all respondents, 20 % reported that they do not use public transport at all. Of car users, this percentage was 43.</p> <p>Based on travel mode choices, respondents were profiled to five mover groups according to what travel modes they usually used and how committed they were to using them. These groups were heavy car users (12 %), car users (30 %), regular customers of public transport (22 %), people who prefer walking or cycling (14 %), and people who mix all modes (22 %).</p> <p>The study provides a general overview of the versatile way people use urban transport systems. The results can be best utilized in strategic planning and marketing.</p> <p>The majority of people living in the Helsinki Metropolitan Area use various travel modes and are not committed to a single one. People who are committed to single travel mode are almost always car drivers, but still also the majority of car drivers use multiple travel modes.</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 21/2006		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 electronic version)	ISBN 952-201-540-7 (printed version) 952-201-541-5 (electronic version)
Pages, total 74	Language Finnish	Price € 14	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 yhteistyökumppaneita. Tätä kaksijakoisuutta voidaan pohtia sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta.

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää pääkaupunkiseudulla, 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 vaikutusta kulkutavan valintaan. Pyrkimyksenä oli löytää lähestymistapa, jolla kulkumuodon valintaa pystytään selvittämään monipuolisesti yksilön näkökulmasta, mutta kuitenkin siten, että työ tuottaa määrällistä tietoa joukkoliikennesuunnittelun tarpeisiin.

Tutkimus on tehty osana liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (JOTU). Lisätietoja ohjelmasta ja tästä hankkeesta saa osoitteesta www.jotu.fi. Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet

Riitta Viren	Liikenne- ja viestintäministeriö (pj)
Kati Kiiskilä	Insinööritoimisto Liidea Oy / JOTU (vpj)
Tytti Viinikainen	Tiehallinto
Outi Janhunen	Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV
Leena Rautanen-Saari	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL

Tutkimus on tehty Linea Konsultit Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet DI Ville Voltti ja TkT Nina Karasmaa. Kiitokset ohjausryhmälle ja tutkijoille asiaan paneutumisesta.

Helsingissä 10. päivänä maaliskuuta 2006

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuhe

1	JOHDANTO	4
2	TAVOITTEET, TUTKIMUSAINEISTO JA KÄSITTEET	5
2.1	TAVOITTEET	5
2.2	TUTKIMUSAINEISTO	5
2.3	KÄSITTEET	6
3	KULKUTAPAPALETIT MATKARYHMITÄIN.....	8
3.1	KULKUTAPAPALETTIEN MUODOSTAMINEN JA TARKASTELUTAPA.....	8
3.2	TYÖMATKOJEN KULKUTAVAT	9
3.3	PÄIVITTÄISTAVAROIDEN OSTOSMATKOJEN KULKUTAVAT.....	10
3.4	MUIDEN OSTOSMATKOJEN KULKUTAVAT	11
3.5	SÄÄNNÖLLISTEN HARRASTUSMATKOJEN KULKUTAVAT	12
3.6	MUIDEN VAPAA-AJAN MATKOJEN KULKUTAVAT	13
3.7	SEKÄKÄYTÖN YLEISYYS JA KULKUTAPOJEN MÄÄRÄ ERI MATKARYHMISSÄ.....	15
4	KULKUTAPAPALETIN VAIHTELUT MATKARYHMIEN VÄLILLÄ	17
4.1	KULKUTAPAPALETTIEN MUODOSTAMINEN JA TARKASTELUTAPA.....	17
4.2	SAMAN KULKUTAPAPALETIN TOISTUMINEN ERI MATKARYHMISSÄ.....	17
5	LIIKKUJARYHMÄT	19
5.1	LIIKKUJARYHMIEN MUODOSTAMINEN	19
5.2	LIIKKUJARYHMIEN TAUSTATIEDOT	22
5.3	LIIKKUJARYHMIEN MIELIPITEET	33
5.4	KULKUTAPOJEN "EI KOSKAAN" KÄYTTÄJÄT	47
6	KÄYTTÖKELPOISIKSI KOETUT KULKUTAVAT.....	48
6.1	TARKASTELUTAPA	48
6.2	KULKUTAVAN VALINNAN VAIHEET TYÖMATKOILLA	49
7	YHTEENVETO.....	52

Liitteet

1. Tutkimuslomake
2. Ositteet ja laajennuskertoimet
3. Yleisimmät täydellä tarkkuudella muodostetut kulkutapapaletit
4. Asuinpaikan valintaan liittyvien kysymysten vastausjakaumia

1 Johdanto

Tässä tutkimuksessa on selvitetty sitä, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät eri kulkutapoja ja kuinka sitoutuneita he ovat tietyn kulkutavan käyttöön.

Tyypillisesti kulkutavan valintaa on pohdittu ja mallinnettu yksittäisen matkan kannalta. Yksittäisellä matkalla kullakin kulkutavalla on omat hyvät ja huonot puolensa, joiden perusteella kulkutavan kilpailukyky määrittyy. Niin sanotut aktiviteettimallit ja peräkkäisten matkojen tarkastelu matkaketjuina ovat edellistä huomattavasti haastavampia lähestymistapoja, mutta tällöinkin kyse on yksittäisestä kulkutavan valintatapahtumasta.

On ilmeistä, että sama henkilö voi käyttää erilaisilla matkoilla eri kulkutapoja. Mutta myös samanlaisella matkalla kulkutapa saattaa vaihtua päivästä toiseen tilanteen mukaan. Tutkimuksen alkaessa ei esimerkiksi ollut tietoa siitä, kuinka suuri osa säännöllisistä autonkäyttäjistä käyttää myös muita kulkutapoja.

Vaikka tutkimuksen kysymyksenasettelu on melko yksinkertainen, jo pelkästään sopivien käsitteiden määrittely ja tutkimuslomakkeen suunnittelu osoittautui varsin haastavaksi tehtäväksi. Aineiston käsittelyssä ja erilaisten liikkujaryhmien muodostamisessa tuntui löytyvän loputtomasti vaihtoehtoja.

Työhön valittu lähestymistapa osoittautui onnistuneeksi sikäli, että kulkutapajakaumaa pystyttiin tarkastelemaan totuttua monipuolisemmin, mutta kuitenkin määrällisiä jakaumia esittäen. Toisaalta lähestymistapa osoittautui myös haastavaksi, eikä läheskään kaikkia analyysimahdollisuuksia ehditty testaamaan tämän työn puitteissa.

2 Tavoitteet, tutkimusaineisto ja käsitteet

2.1 Tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkiöt käyttävät eri kulkutapoja ja kuinka sitoutuneita he ovat tietyn kulkutavan käyttöön. Lisäksi tavoitteena oli selvittää kulkutapavalintojen syitä ja taustoja, esimerkiksi sosioekonomisten tekijöiden vaikutusta kulkutavan valintaan. Pyrkimyksenä oli löytää lähestymistapa, jolla kulkumuodon valintaa pystytään selvittämään monipuolisesti yksilön näkökulmasta, mutta kuitenkin siten, että työ tuottaa määrällistä tietoa.

2.2 Tutkimusaineisto

Tutkimuksen perusjoukkona oli pääkaupunkiseudulla vakinaisesti asuvat 18–64 -vuotiaat henkilöt. Otokseen poimittiin alueen kunnista (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) satunnaisotoksena 3 000 henkilöä. Otos poimittiin Väestörekisterikeskuksen väestötietojärjestelmästä kunnittain, ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan. Laitosväestö, asunnottomat ja ulkomailla asuvat jäivät otoksen ulkopuolelle. Tutkimusaineisto kerättiin postikyselyllä, joka lähetettiin otokseen valituille toukokuun alkupuolella 2005.

Tutkimuslomake oli laaja, mutta ei kuitenkaan sisältänyt vastaajalle vaikeaksi 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. Kulkutapavalintojen lisäksi lomakkeessa kysyttiin mm. mahdollisuutta eri kulkutapojen käyttöön, syitä autonomistukseen, tyytyväisyyttä omiin liikkumismahdollisuuksiin, mielipiteitä liikenteeseen ja asumiseen liittyvistä väittämistä sekä sosioekonomisia taustatietoja. Tutkimuslomake on esitetty liitteessä 1.

Tutkimukseen saatiin 1092 hyväksyttyä vastausta. Vastausaktiivisuus oli 36,4 %, mikä ylitti tavoitteena olleen 30 %. Vastausten laatu oli yleisesti ottaen hyvä, lähes kaikki vastaajat olivat vastanneet kaikkiin kysymyksiin ja vaikuttaa siltä, että kysymykset oli pääsääntöisesti ymmärretty tarkoitetulla tavalla. Ongelmallisin kysymys koski kesän matkojen kulkutapaa. Moni vastaaja oli selvästikin mieltänyt kysymyksen koskevan vain kesäloman aikaa, vaikka lomakkeessa oli mainittu ajanjakso toukokuu-syyskuu. Merkille pantavaa oli se, että jopa 65 % vastaajista oli kiinnostunut osallistumaan mahdolliseen jatkotutkimukseen.

Naiset vastasivat miehiä aktiivisemmin (vastausprosentit 41 % ja 31 %) ja 45–64 -vuotiaat 30–44 ja 18–29 -vuotiaita aktiivisemmin (vastausprosentit ikäluokittain 41 %, 35 % ja 31 %).

Aineiston laajennusta varten muodostettiin vastaajan sukupuolen, ikäluokan ja asuinkunnan mukaan yhteensä kymmenen ositetta. Näin valtaosaan ositteista saatiin yli 100 havaintoa ja pienimpäänkin yli 60 havaintoa. Ositteille määriteltiin laajennuskertoimet, joiden avulla vastaukset laajennettiin kuvaamaan koko perusjoukkoa eli pääkaupunkiseudun 18–64 -vuotiasta väestöä. Ositteet ja laajennuskertoimet 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 Käsitteet

Työssä kokeiltiin ja käytettiin tilanteesta riippuen hieman eri tavoin määriteltyjä käsitteitä. Mitään yhtä kaikkiin tarkasteluihin sovellettavaa määritelmää ei ollut mielekäs käyttää, koska tällainen menettely olisi rajoittanut tarkastelua huomattavasti ja antanut ilmiöstä harhaanjohtavan suppean kuvan. Lisäksi haluttiin nähdä, miten käsitteiden määrittely vaikutti tuloksiin. Tässä luvussa on kuvattu keskeisimmät käsitteet ja se, minkälaisia variaatioita kuhunkin käsitteeseen liittyy. Käsitteiden soveltamistapaa on tarvittaessa tarkennettu tulosten esittämisen yhteydessä.

Kulikutapapaletti

Henkilön kulkutapojen paletti muodostuu hänen käyttämistään kulkutavoista ja kunkin kulkutavan käytön yleisyydestä. Tyypillinen esimerkki kulkutapapaletista on "lähes aina henkilöauto, silloin tällöin joukkoliikenne". Paletti voidaan määritellä kaikilla matkoilla käytettyjen kulkutapojen mukaan tai suppeammin tietyssä matkaryhmässä käytettyjen kulkutapojen mukaan.

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.

Tarkimmillaan aineistosta voidaan määritellä teoriassa 256 erilaista palettia, joista tutkimusaineistossa käytännössä esiintyy 237. Jos jalankulku ja pyöräily yhdistetään yhdeksi kulkutavaksi, paletteja syntyy 64. Vastaavasti jos kulkutavan yleisyydessä siirrytään kolmiportaiseen asteikkoon, paletteja syntyy teoriassa 81 tai 27 riippuen kulkutapojen määrästä.

Pääkulkutapa

Pääkulkutavalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sitä kulkutapaa, jota henkilö käyttää tietyn matkaryhmän matkoilla useammin kuin muita kulkutapoja. Jos henkilö käyttää kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, pääkulkutavaksi 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 tässä tutkimuksessa 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 ylipäättään 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.

Käytettävissä olevat kulkutavat

Käytettävissä olevilla kulkutavoilla tarkoitetaan kulkutapoja, joita henkilö voi käyttää liikkumiseensa. Este jonkun kulkutavan käytölle on yleensä objektiivinen, mutta sen voidaan ajatella olevan myös subjektiivinen eli asennekysymys. Lähes kaikissa liikennetutkimuksissa on selvitetty, onko henkilöllä mahdollisuus henkilöauton käyttöön. Tässä tutkimuksessa on pyritty arvioimaan myös sitä, kuinka suurella osalla väestöstä on mahdollisuus muiden kulkutapojen käyttöön. Esimerkiksi terveydentila tai käyttökelpoisen pyörän puuttuminen voi olla pyöräilyn este.

Käyttökelpoiset kulkutavat

Käyttökelpoisilla kulkutavoilla tarkoitetaan kulkutapoja, jotka henkilö kokee käyttökelpoisiksi tietyllä matkalla. Esimerkiksi pitkillä matkoilla käyttökelpoisiksi voidaan kokea vain auto tai joukkoliikenne. Toisaalta joku voi kokea, ettei auto ole käyttökelpoinen kulkutapa ruuhka-aikaan tai keskustaan suuntautuvalla matkalla.

3 Kulikutapapaletit matkaryhmittäin

Tässä luvussa on esitetty, mitä kulkutapoja vastaajat käyttivät kussakin matkaryhmissä ja kuinka yleistä kulkutapojen sekakäyttö oli. Luvun kuvat on laadittu pääkulkutavan perusteella. Lisäksi kuvissa on eroteltu vastaajat, jotka käyttivät ainoastaan pääkulkutapaansa niistä vastaajista, jotka käyttivät pääkulkutapansa ohella muita kulkutapoja (sekakäyttäjät).

Kulkutapojen sekakäyttö oli suunnilleen yhtä yleistä kaikissa matkaryhmissä. Noin 40–50 % vastaajista käytti vain yhtä kulkutapaa tietyn matkaryhmän matkoilla. Noin 30–40 % käytti yhtä pääkulkutapaa ja sen ohella vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Noin 20 % käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein.

Sekakäytön määrittelyllä ja rajauksella oli suuri merkitys tulosten kannalta. Erilaisilla määritelmillä sekakäyttäjiksi voitiin luokitella 15–60 % vastaajista.

3.1 Kulikutapapalettien muodostaminen ja tarkastelutapa

Tutkimusaineistossa esiintyi 237 erilaista kulkutapapalettia. Kolme kussakin matkaryhmissä yleisintä kulkutapapalettia kattoivat noin 30–40 % vastauksista, mutta tämän jälkeen aineisto pirstaloitui. Kulikutapapaletteja, joita käytti yli 20 vastaajaa (2 %), oli matkaryhmästä riippuen vain 6–8. Noin puolet vastaajista kuului siis ryhmään "muut" ja käytti jotain lopuista yli kahdestasadasta kulkutapapalettista, joista jokaisen osuus yksinään oli alle 2 %.

Yleisimmät kulkutapapaletit sisälsivät tyypillisesti vain yhden kulkutavan, jota käytettiin lähes aina. Päivittäistavaroiden ostosmatkoilla tämä kulkutapa oli henkilöauto tai jalankulku ja muissa matkaryhmissä henkilöauto tai joukkoliikenne. Käytännössä siis juuri kulkutapojen sekakäyttäjien kulkutapapaletit olivat niin monimuotoisia, että niitä oli tavalla tai toisella karkeistettava tai ryhmiteltävä kokonaisuuksiksi, jotta aineiston analysointi olisi ylipäättään mahdollista.

Yleisimmät täydellä tarkkuudella muodostetut kulkutapapaletit matkaryhmittäin on esitetty liitteessä 3.

Matkaryhmittäisessä tarkastelussa (luvut 3.2-3.6) tutkittiin neljää kulkutapaa, mutta kulkutapojen käyttötiheyden osalta käytettiin karkeampaa kolmiportaista asteikkoa, jossa luokat melko usein ja silloin tällöin yhdistettiin yhdeksi luokaksi. Muut kaksi luokkaa olivat lähes aina ja ei juuri koskaan. Karkeamman asteikon käyttö hukkaa jonkin verran informaatiota, mutta toisaalta karkeamman luokituksen ansiosta kokonaisuus hahmottuu selkeämpänä.

Jokaiselle vastaajalle määriteltiin kussakin matkaryhmissä pääkulkutapa siten, että pääkulkutavaksi valittiin se kulkutapa, jota vastaaja käyttää useammin kuin muita kulkutapoja, käytännössä oli siis vastattu "lähes aina" muutamia poikkeustapauksia lukuun ottamatta. 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.

Kulikutavan käyttötiheys valittiin kesä- tai talvikauden vastausten perusteella sen mukaan, kumpana ajankohtana kutakin kulkutapaa käytettiin useammin.

3.2 Työmatkojen kulkutavat

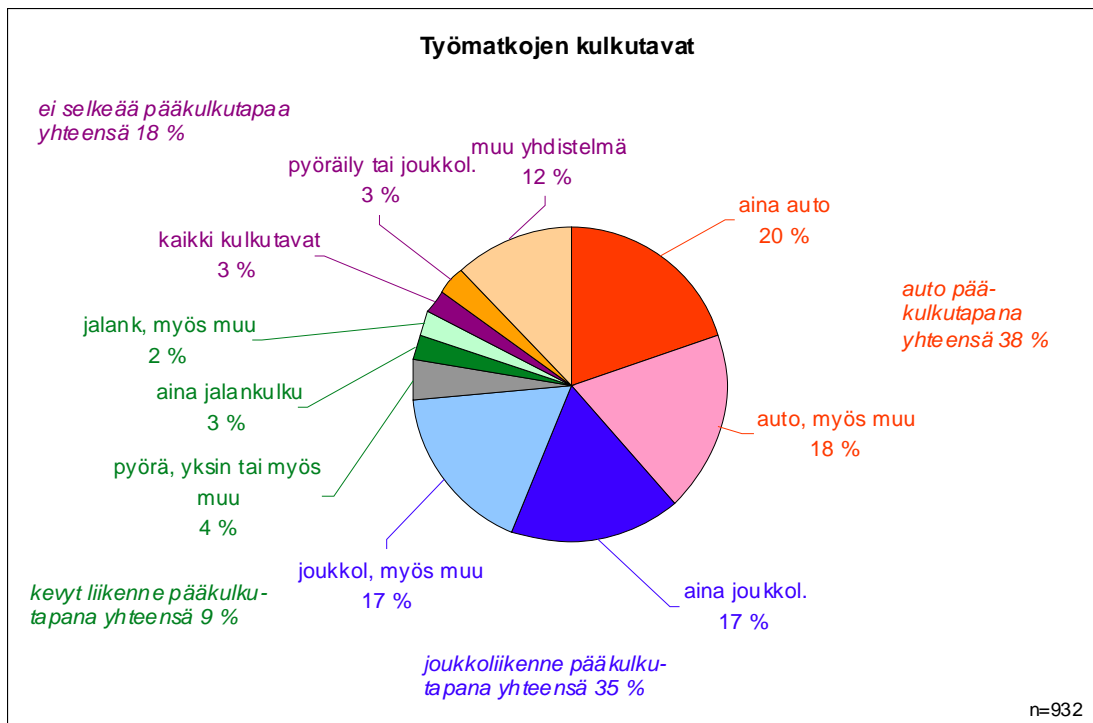
Työmatkoilla henkilöauto ja joukkoliikenne olivat selkeästi tärkeimmät pääkulkutavat.

Henkilöauto oli pääkulkutapa 38 %:lla vastaajista. Pääasiassa henkilöautolla kulkevista lähes puolet käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Henkilöautoon liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat joukkoliikenne (54 %), pyöräily (18 %) sekä joukkoliikenne ja pyöräily (13 %).

Joukkoliikenne oli pääkulkutapa 35 %:lla vastaajista. Pääasiassa joukkoliikenteellä kulkevista puolet käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Joukkoliikenteeseen liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat henkilöauto (32 %), pyöräily (21 %) ja jalankulku (16 %). Jäljelle jäävä 31 % oli erilaisia sivukulkutapojen yhdistelmiä.

Jalankulku tai pyöräily oli pääkulkutapana vain 9 %:lla vastaajista, mutta toisaalta jopa 45 % vastaajista teki työmatkansa kävellen tai pyörällä vähintään silloin tällöin.

Työmatkojen kulkutapapaletit on esitetty kuvassa 1. Tämän luvun kuvissa oranssilla värikoodilla on merkitty kussakin matkaryhmässä yleisin kulkutapayhdistelmä silloin, kun pääkulkutapa oli useamman kulkutavan yhdistelmä. Muilta osin kuvien 1–5 kulkutapojen luokat ja värit ovat samat.



Kuva 1. Työmatkojen kulkutavat (n=932).

18 % vastaajista käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein. Näissä tapauksissa yleisimmät kulkutapayhdistelmät olivat joukkoliikenne ja pyöräily (17 %), joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku (17 %) sekä auto, joukkoliikenne ja pyöräily (17 %).

Sekä joukkoliikenne että henkilöauto sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 33 %:lla vastaajista. Sekä joukkoliikenne että kevyt liikenne sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 31 %:lla vastaajista. Työmatkoilla joukkoliikenteen ja henkilöauton sekakäyttö oli siis suunnilleen yhtä yleistä kuin joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekakäyttö.

Joukkoliikennettä käytti joko pää- tai sivukulkutapana 66 % vastaajista, henkilöautoa 61 % ja jalan tai pyörällä kulki 45 % vastaajista.

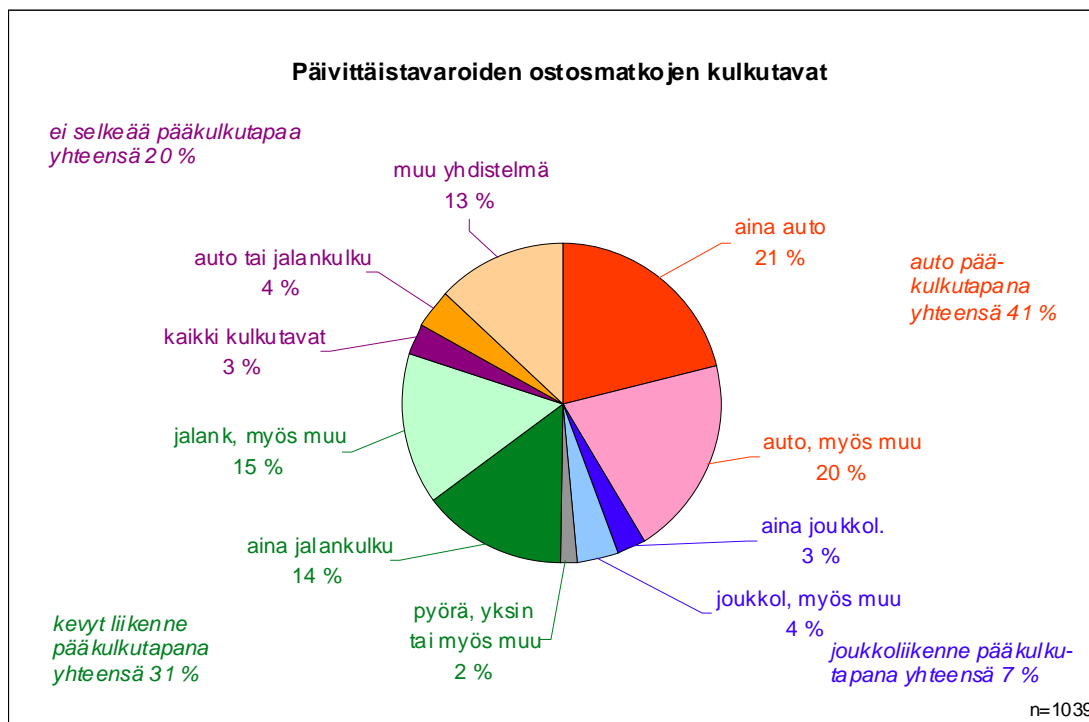
3.3 Päivittäistavaroiden ostosmatkojen kulkutavat

Päivittäistavaroiden ostosmatkoilla tärkeimmät pääkulkutavat olivat henkilöauto ja jalankulku.

Henkilöauto oli pääkulkutapa 42 %:lla vastaajista. Pääasiassa henkilöautolla kulkevista noin puolet käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Henkilöautoon liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat jalankulku (31 %), jalankulku ja pyöräily (22 %) sekä jalankulku, joukkoliikenne ja pyöräily (15 %).

Jalankulku oli pääkulkutapa 30 %:lla vastaajista. Pääasiassa jalan kulkevista puolet käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Jalankulkuun liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat henkilöauto (25 %), joukkoliikenne (24 %) ja polkupyörä (14 %). Jäljelle jäävä 37 % oli erilaisia sivukulkutapojen yhdistelmiä.

Joukkoliikenne oli pääkulkutapana vain 7 %:lla vastaajista, mutta toisaalta 36 % vastaajista teki päivittäistavaroiden ostosmatkansa joukkoliikenteellä vähintään silloin tällöin. Päivittäistavaroiden ostosmatkojen kulkutavat on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2. Päivittäistavaroiden ostosmatkojen kulkutavat (n=1039).

Vastaajista 20 % käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein. Näissä tapauksissa yleisimmät kulkutapayhdistelmät olivat henkilöauto ja jalankulku (19 %), kaikki kulkutavat (16 %) sekä joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku (16 %).

Sekä joukkoliikenne että henkilöauto sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 18 %:lla vastaajista. Sekä joukkoliikenne että kevyt liikenne sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 26 %:lla vastaajista. Päivittäistavaroiden ostosmatkoilla joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekäkäyttö oli yleisempää kuin joukkoliikenteen ja henkilöauton sekäkäyttö.

Jalankulku tai pyöräily sisältyi kulkutapapalettiin joko pää- tai sivukulkutapana 73 %:lla vastaajista, henkilöauto 65 %:lla ja joukkoliikenne 36 %:lla vastaajista.

3.4 Muiden ostosmatkojen kulkutavat

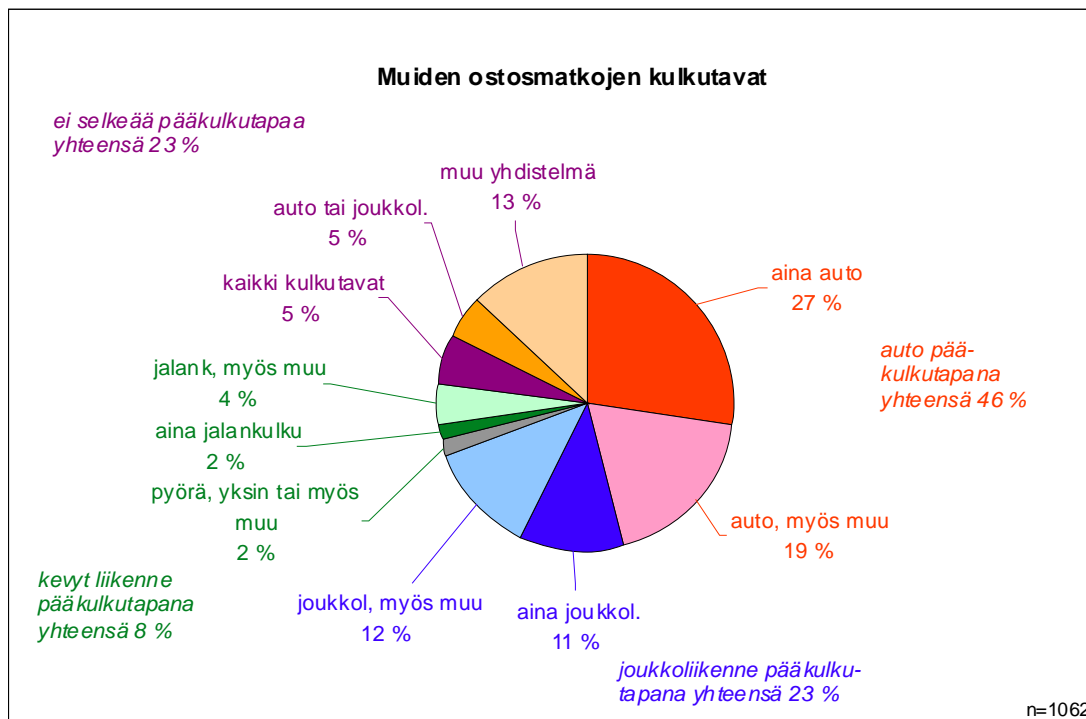
Muilla ostosmatkoilla tärkein pääkulkutapa oli henkilöauto ja seuraavaksi tärkein joukkoliikenne.

Henkilöauto oli pääkulkutapa 46 %:lla vastaajista. Pääasiassa henkilöautolla kulkevista noin 40 % käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Henkilöautoon liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat joukkoliikenne (36 %), joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku (16 %) sekä joukkoliikenne ja jalankulku (14 %).

Joukkoliikenne oli pääkulkutapa 23 %:lla vastaajista. Pääasiassa joukkoliikenteellä kulkevista puolet käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Joukkoliikenteeseen liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat henkilöauto (24 %), jalankulku (20 %) sekä jalankulku ja pyöräily (20 %).

Jalankulku tai pyöräily oli pääkulkutapana vain 8 %:lla vastaajista, mutta toisaalta jopa 47 % vastaajista teki muita ostosmatkoja kävellen tai pyörällä vähintään silloin tällöin.

Muiden ostosmatkojen kulkutavat on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. Muiden ostosmatkojen kulkutavat (n=1062).

Vastaajista 23 % käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein. Näissä tapauksissa yleisimmät kulkutapayhdistelmät olivat kaikki kulkutavat (24 %), henkilöauto ja joukkoliikenne (20 %) ja joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku (16 %).

Sekä joukkoliikenne että henkilöauto sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 33 %:lla vastaajista. Sekä joukkoliikenne että kevyt liikenne sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 33 %:lla vastaajista. Muilla ostosmatkoilla joukkoliikenteen ja henkilöauton sekakäyttö oli suunnilleen yhtä yleistä kuin joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekakäyttöä.

Jalankulku tai pyöräily sisältyi kulkutapapalettiin joko pää- tai sivukulkutapana 47 %:lla vastaajista, henkilöauto 70 %:lla ja joukkoliikenne 61 %:lla vastaajista.

3.5 Säännöllisten harrastusmatkojen kulkutavat

Säännöllisillä harrastusmatkoilla tärkein kulkutapa oli henkilöauto ja seuraavaksi tärkein joukkoliikenne.

Henkilöauto oli pääkulkutapa 44 %:lla vastaajista. Pääasiassa henkilöautolla kulkevista kolmannes käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Henkilöautoon liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat joukkoliikenne (23 %), pyöräily ja jalankulku (21 %) sekä jalankulku (18 %).

Joukkoliikenne oli pääkulkutapa 19 %:lla vastaajista. Pääasiassa joukkoliikenteellä kulkevista vajaa puolet käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Joukkoliikenteeseen liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat jalankulku (34 %), pyöräily (18 %) sekä jalankulku ja pyöräily (17 %).

Jalankulku tai pyöräily oli pääkulkutapana 16 %:lla vastaajista ja 53 % vastaajista teki säännöllisiä harrastusmatkoja kävellen tai pyörällä vähintään silloin tällöin.

Säännöllisten harrastusmatkojen kulkutavat on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4. Säännöllisten harrastusmatkojen kulkutavat (n=823).

Vastaajista 21 % käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein. Näissä tapauksissa yleisimmät kulkutapayhdistelmät olivat joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku (19 %), kaikki kulkutavat (15 %) sekä henkilöauto ja joukkoliikenne (11 %).

Sekä joukkoliikenne että henkilöauto sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 19 %:lla vastaajista. Sekä joukkoliikenne että kevyt liikenne sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 25 %:lla vastaajista. Säännöllisillä harrastusmatkoilla joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekäkäyttö oli yleisempää kuin joukkoliikenteen ja henkilöauton sekäkäyttö.

Jalankulku tai pyöräily sisältyi kulkutapapalettiin joko pää- tai sivukulkutapana 53 %:lla vastaajista, henkilöauto 63 %:lla ja joukkoliikenne 45 %:lla vastaajista.

3.6 Muiden vapaa-ajan matkojen kulkutavat

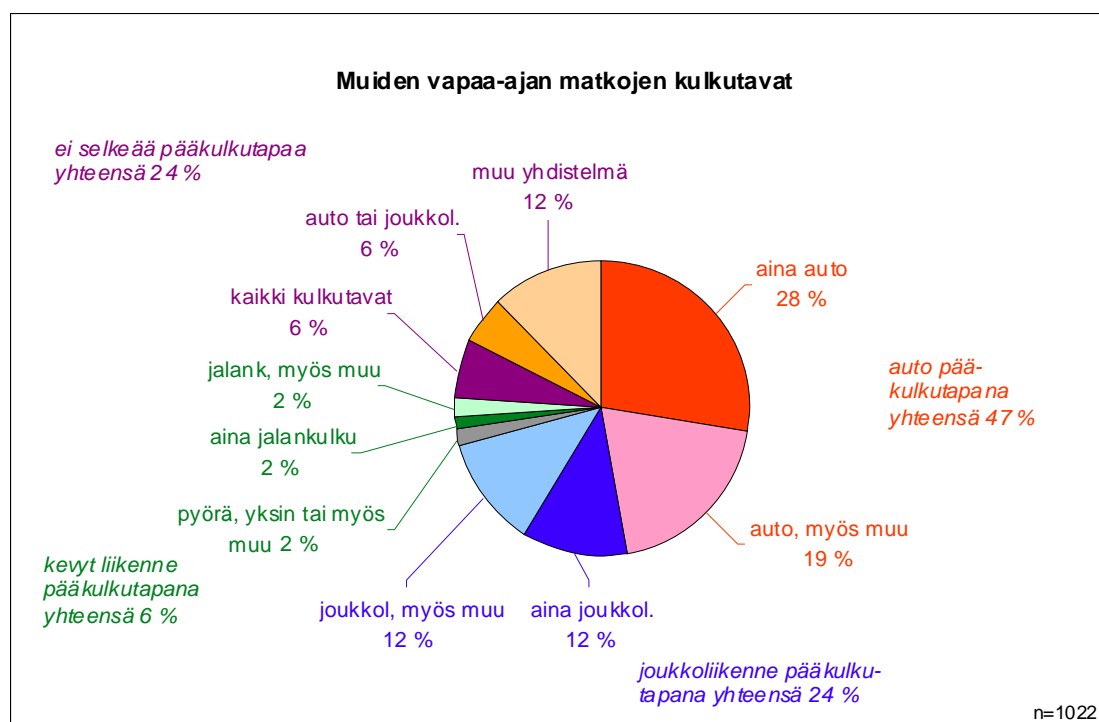
Muilla vapaa-ajan matkoilla tärkein kulkutapa oli henkilöauto ja seuraavaksi tärkein joukkoliikenne.

Henkilöauto oli pääkulkutapa 47 %:lla vastaajista. Pääasiassa henkilöautolla kulkevista 41 % käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Henkilöautoon liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat joukkoliikenne (35 %), joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku (20 %) sekä pyöräily ja jalankulku (11 %).

Joukkoliikenne oli pääkulkutapa 24 %:lla vastaajista. Pääasiassa joukkoliikenteellä kulkevista puolet käytti myös vähintään yhtä muuta kulkutapaa. Joukkoliikenteeseen liittyvät yleisimmät sivukulkutavat olivat henkilöauto (22 %), pyöräily ja jalankulku (22 %) ja jalankulku (18 %).

Jalankulku tai pyöräily oli pääkulkutapana vain 5 %:lla vastaajista, mutta toisaalta 46 % vastaajista teki muita vapaa-ajan matkoja kävellen tai pyörällä vähintään silloin tällöin.

Muiden vapaa-ajan matkojen kulkutavat on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5. Muiden vapaa-ajan matkojen kulkutavat (n=1022).

Vastaajista 24 % käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein. Näissä tapauksissa yleisimmät kulkutapayhdistelmät olivat kaikki kulkutavat (26 %) sekä henkilöauto ja joukkoliikenne (23 %).

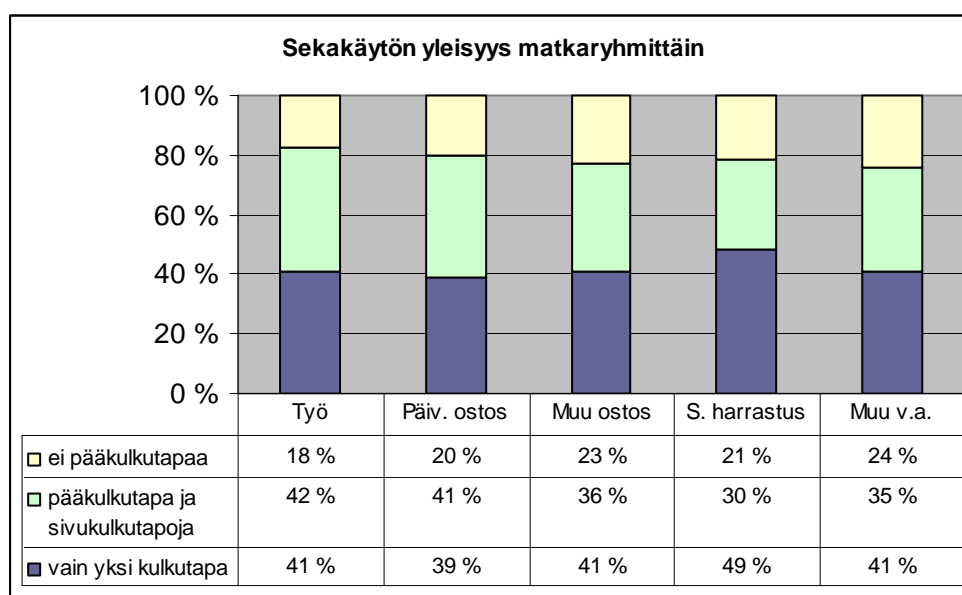
Sekä joukkoliikenne että henkilöauto sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 35 %:lla vastaajista. Sekä joukkoliikenne että kevyt liikenne sisältyivät yhtäaikaan kulkutapapalettiin 31 %:lla vastaajista. Muilla vapaa-ajan matkoilla joukkoliikenteen ja henkilöauton sekakäyttö oli hieman yleisempää kuin joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekakäyttö.

Jalankulku tai pyöräily sisältyi kulkutapapalettiin joko pää- tai sivukulkutapana 46 %:lla vastaajista, henkilöauto 74 %:lla ja joukkoliikenne 59 %:lla vastaajista.

3.7 Sekakäytön yleisyys ja kulkutapojen määrä eri matkaryhmissä

Kulkutapojen sekakäyttö oli hieman yllättäen yhtä yleistä kaikissa matkaryhmissä. Toisaalta työmatkoilla käytettiin "vain yhtä kulkutapaa" useammin kuin muissa matkaryhmissä, mutta tämä näkyi tuloksissa vain jos sekakäytön rajausta muutettiin siten, ettei silloin tällöin käytetyt kulkutapoja laskettu mukaan.

Noin 40–50 % vastaajista käytti vain pääkulkutapaansa tietyn matkaryhmän matkoilla. Noin 30–40 % vastaajista käytti pääkulkutapansa ohella myös muita kulkutapoja ja noin 20 % käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, eikä heille ollut määriteltävissä selkeää pääkulkutapaa (kuva 6). Nämä luvut perustuvat luvuissa 3.2–3.6 esitettyihin kulkutapapaletteihin, joihin silloin tällöin käytetyt kulkutavat on hyväksytty mukaan.



Kuva 6. Sekakäytön yleisyys matkaryhmittäin (n=823–1062).

Työmatkoilla ja säännöllisillä harrastusmatkoilla on kyse matkasta, joka tehdään yleensä samaan määräpaikkaan ja samaan kellonaikaan. Muissa matkaryhmissä matkan määräpaikka, tarkoitus ja ajankohta vaihtelee huomattavasti enemmän. Sekakäytön voisi odottaa olevan selvästi harvinaisempaa homogeenisissa matkaryhmissä, kuten työmatkoilla ja säännöllisillä harrastusmatkoilla, mutta näin ei tosiasiassa ollut. Säännöllisillä harrastusmatkoilla oltiin kyllä eniten sitouduttu vain yhteen kulkutapaan, mutta ero muihin matkaryhmiin oli vähäinen.

Jos tarkastellaan vain talviaikaa, sekakäytön määrä on pienempi, koska polkupyörän käyttö on talvella vähäistä. Yhteen kulkutapaan sitoutuneiden määrä kasvaa kuitenkin vain 6–10 prosenttiyksikköä.

Mikäli vain silloin tällöin käytetyt kulkutavat jätetään pois kulkutapapaletteista, sekakäytön määrä luonnollisesti vähenee edelleen huomattavasti. Oheista taulukkoa 1 varten pää- ja sivukulkutapoja ei määritelty uudelleen, vaan tyydyttiin laskemaan kulkutapojen määrä, joita vastaaja käytti talviaikaan lähes aina tai melko usein.

Taulukko 1. Talviaikana vähintään melko usein käytettyjen kulkutapojen määrä matkaryhmittäin.

	Työmatkat	Päivittäistavaroiden ostosmatkat	Muut ostosmatkat	Säännölliset harrastusmatkat	Muut vapaa-ajan matkat
3 tai 4 kulkutapaa	2 %	2 %	3 %	2 %	5 %
Kaksi kulkutapaa	13 %	20 %	23 %	19 %	23 %
Yksi kulkutapa	85 %	77 %	74 %	78 %	72 %

Sekakäytön rajauksella siis on erittäin suuri merkitys tulosten kannalta. Jos silloin tällöin käytetyt kulkutavat lasketaan mukaan kulkutapapalettiin, useamman kulkutavan käyttäjiä oli kaikissa matkaryhmissä noin 50–60 %. Toisessa ääripäässä kulkutapapalettiin hyväksytään vain ne kulkutavat, joita liikkuja käytti talviaikaan vähintään melko usein. Tällöin sekakäyttäjiksi luokitellaan matkaryhmästä riippuen enää noin 15–30 % väestöstä.

4 Kulikutapapaletin vaihtelut matkaryhmien välillä

Tässä luvussa on tarkasteltu, vaihteliko vastaajien kulikutapapaletti matkaryhmästä riippuen vai käyttivätkö vastaajat samaa kulikutapapalettiä kaikilla matkoillaan.

Noin 15–30 % vastaajista oli voimakkaasti sitoutunut tietyn kulikutavan tai kulikutapojen yhdistelmän käyttöön ja tätä vastaajalle tyypillistä kulikutapapalettiä käytettiin lähes kaikilla matkoilla. Yhteen kulikutapaan sitoutuneista 80 % oli sitoutunut henkilöauton käyttöön. Noin 30–40 % vastaajista käytti itselleen tyypillistä kulikutapapalettiä useilla, mutta ei kuitenkaan kaikilla matkoilla. Loput noin 30–55 % vastaajista käytti varsin erilaisia kulikutapoja tai niiden yhdistelmiä matkaryhmästä riippuen.

4.1 Kulikutapapalettien muodostaminen ja tarkastelutapa

Tässä tarkastelussa tutkittiin käyttikö tietty henkilö samaa vai erilaista kulikutapapalettiä eri matkaryhmissä. Tarkastelu tehtiin vertaamalla koko kulikutapapalettiä erilaisilla tarkkuustasoilla määriteltynä ja lisäksi vertaamalla ainoastaan pääkulikutapoja.

Tarkimmalla tasolla kunkin matkaryhmän kulikutapapaletti erotteli kaikki neljä kulikutapaa ja kuinka usein kutakin kulikutapaa käytettiin. Kulikutavan käyttötiheys luettiin kesä- tai talviajan perusteella sen mukaan, kumpana ajankohtana kulikutapaa käytettiin useammin. Kullekin vastaajalle etsittiin sellainen kulikutapapaletti, joka toistui eri matkaryhmissä täsmälleen samanlaisena useammin kuin mikään muu paletti. Tämän jälkeen laskettiin kuinka monessa matkaryhmässä vastaaja käytti tätä tyypillistä kulikutapapalettiä ja kuinka monessa matkaryhmässä hän käytti jotain muuta kulikutapapalettiä.

Vastaava tarkastelu toistettiin kolmella kulikutavalla siten, että jalankulku ja pyöräily yhdistettiin kevyt liikenne -kulikutavaksi. Sekä neljän että kolmen kulikutavan tarkastelut toistettiin edelleen siten, että vain silloin tällöin käytettyä kulikutapaa ei otettu huomioon tarkastelussa.

Kussakin matkaryhmässä käytetty pääkulikutapa määriteltiin tarkimman tarkkuustason perusteella ja siten, että se saattoi olla myös kahden tai useamman tasa-arvoisen kulikutavan yhdistelmä.

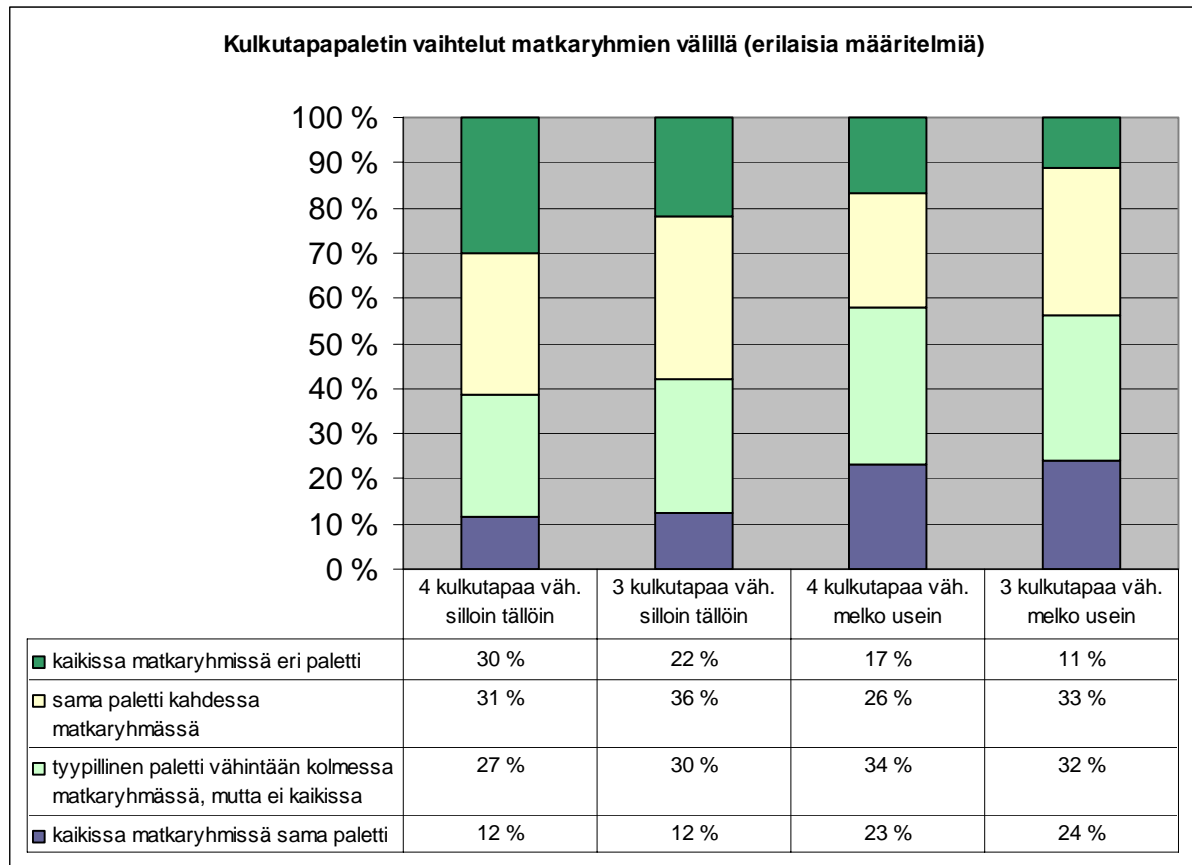
4.2 Saman kulikutapapaletin toistuminen eri matkaryhmissä

Noin 15–30 % vastaajista oli voimakkaasti sitoutunut tietyn kulikutavan tai kulikutapojen yhdistelmän käyttöön ja tätä vastaajalle tyypillistä kulikutapapalettiä käytettiin lähes kaikilla matkoilla. Noin 30–40 % vastaajista oli jossain määrin sitoutunut saman tai samojen kulikutapojen käyttöön ja tyypillistä kulikutapapalettiä käytettiin usein, mutta ei kuitenkaan kaikilla matkoilla. Loput noin 30–55 % vastaajista käytti varsin erilaisia kulikutapoja tai niiden yhdistelmiä matkaryhmästä riippuen.

Voimakkaasti tiettyyn kulikutapaan sitoutuneista noin 80 % oli sitoutunut henkilöauton käyttöön. Noin 10 % oli sitoutunut joukkoliikenteen käyttöön, noin 5 % kevyen liikenteen käyt-

töön ja noin 5 %:lla toistuva kulutapa oli useamman tasa-arvoisen kulkutavan yhdistelmä. Tähän tulokseen ei juurikaan vaikuta se, tarkastellaanko kulkutapapaletteja vai pelkästään pääkulkutapaa.

Samana kulkutapapaletin toistuminen eri matkaryhmissä on esitetty kuvassa 7 neljällä erilaisella tarkkuudella tarkasteltuna.



Kuva 7. Samana kulkutapapaletin toistuminen eri matkaryhmissä erilaisilla tarkkuuksilla tarkasteltuna (n=1067).

Kun vastaava tarkastelu tehtiin vain pääkulkutavan perusteella, noin 70 %:lle vastaajista löytyi sellainen pääkulkutapa, joka toistui eri matkaryhmissä useammin kuin mikään muu pääkulkutapa. Kaikissa matkaryhmissä samaa pääkulkutapaa käytti 31 % vastaajista. Vähintään kolmessa, mutta ei kuitenkaan kaikissa matkaryhmissä toistuva pääkulkutapa löytyi 41 %:lle vastaajista. Yleisin pääkulkutapa toistui vain kahdessa matkaryhmässä 22 %:lla vastaajista ja 6 %:lla vastaajista oli erilainen pääkulkutapa jokaisessa matkaryhmässä.

5 Liikkujaryhmät

Tässä luvussa käyttäjät on luokiteltu viiteen ryhmään kulkutapojen käytön perusteella. Luvussa 5.1 on kuvattu liikkujaryhmien muodostaminen ja koko, luvussa 5.2 on käsitelty liikkujaryhmien taustatietoja ja luvussa 5.3 liikkujaryhmien mielipiteitä.

Vannoutuneet autoilijat

Vannoutuneilla autoilijoilla henkilöauto on kaikissa matkaryhmissä ainoa pääkulkutapa. Joukkoliikennettä tai polkupyörää vannoutunut autoilija ei käytä juuri koskaan. Jalankulku on siis mahdollista, mutta se ei esiinny pääkulkutapana. Vannoutuneita autoilijoita on 12 % perusjoukosta. Helsinkiläisistä heitä on 8 % ja muualla pääkaupunkiseudulla asuvista 17 %.

Autoilijat

Autoilijoilla henkilöauto on yleensä ainoa pääkulkutapa. Autoilijoita on 30 % perusjoukosta. Helsinkiläisistä heitä on 24 % ja muualla seudulla asuvista 37 %.

Kulkutapojen sekakäyttäjät

Kulkutapojen sekakäyttäjät käyttävät henkilöautoa, joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä kaikkia pääkulkutapanaan. Sekakäyttäjällä voi olla useampia tasa-arvoisia kulkutapoja samassa matkaryhmässä tai hänellä voi olla eri pääkulkutapa eri matkaryhmissä. Kulkutapojen sekakäyttäjiä on 22 % perusjoukosta. Sekakäyttäjien osuus on yhtä suuri Helsingissä ja muualla pääkaupunkiseudulla.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat

Joukkoliikenteen kanta-asiakkailla joukkoliikenne on yleensä ainoa pääkulkutapa. Heitä on 22 % perusjoukosta. Helsinkiläisistä heitä on 29 % ja muualla pääkaupunkiseudulla asuvista 14 %.

Jalan tai pyörällä kulkijat

Jalan tai pyörällä kulkijoilla kevyt liikenne on yleensä ainoa pääkulkutapa. Heitä on 14 % perusjoukosta. Helsinkiläisistä heitä on 17 % ja muualla pääkaupunkiseudulla asuvista 10 %.

5.1 Liikkujaryhmien muodostaminen

Työssä muodostettiin erilaisia liikkujaryhmiä sen mukaan, miten vastaajat käyttivät erilaisia kulkutapoja erilaisilla matkoilla. Liikkujaryhmien määrittely perustui siis ainoastaan vastaajan ilmoittamiin liikkumistottumuksiin, matkaryhmittäisiin kulkutapapaletteihin. Taustatietojen (esim. autonomistus) ja mielipiteiden (esim. näkemys joukkoliikenteen nopeudesta) hyödyntämistä ryhmien määrittelyssä harkittiin ja kokeiltiin, mutta nyt valitulla lähestymistavalla päädyttiin selkeimpään tutkimusasetelmaan.

Liikkujaryhmien muodostamisessa tuli ottaa huomioon sekä erilaisten kulkutapojen käyttö saman matkaryhmän sisällä että matkaryhmästä riippuva kulkutapojen vaihtelu. Tietyn matkaryhmän matkoilla käyttäjien ryhmittely oli melko yksinkertaista (luku 3). Samoin matkaryhmästä riippuvan vaihtelun perusteella voitiin kohtuullisen helposti muodostaa ryhmiä (luku 4). Näiden kahden näkökulman yhdistäminen osoittautui kuitenkin vaikeaksi. Vaikka tarkastelutavat yhdistävä ryhmittely voitiin periaatteessa muodostaa, ryhmien rajausta ja kokoa ei ollut mahdollista ohjata riittävän tarkasti ja muodostuvia ryhmiä oli lähes mahdotonta kuvata sanallisesti riittävän ytimekkäästi.

Liikkujaryhmien muodostamisessa käytettiin tämän takia sekä matkaryhmittäisiä tietoja ko koavia yhteenvetoja että suoraan yksittäisiin vastauksiin perustuvia lisäehtoja. Pääkulkutapa määriteltiin siten, että se saattoi olla myös kahden tai useamman kulkutavan yhdistelmä, jos näitä kulkutapoja käytettiin yhtä usein. Pääkulkutapa saattoi siis olla esimerkiksi "henkilöauto ja joukkoliikenne". 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 ole eroteltu kuljettajaa ja matkustajaa.

Heti alustavissa tarkasteluissa vannoutuneiden autonkäyttäjien joukko oli helposti erotettavissa muista. Vannoutuneeksi autonkäyttäjäksi on määritelty henkilö, jolla henkilöauto on ainoa pääkulkutapa kaikissa matkaryhmissä ja joka ei käytä joukkoliikennettä tai polkupyörää edes silloin tällöin.

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

Alustavasti autonkäyttäjiksi luokiteltiin vastaajat, joilla

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

Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttäjät luokiteltiin vastaavalla tavalla, mutta "korkeintaan yhdessä" -ehto muutettiin muotoon "korkeintaan kahdessa" ja "kaikissa matkaryhmissä" -ehto muutettiin muotoon "vähintään neljässä matkaryhmissä".

Kulkutapojen sekakäyttäjiksi luokiteltiin alustavasti vastaajat, joilla kaikki kulkutavat esiintyvät pääkulkutapana.

Näin tehdyt alustavat luokitukset jäivät lopullisiksi niiden vastaajien osalta, jotka kuuluivat vain yhteen alustavaan liikkujaryhmään. Noin 80 % käyttäjistä saatiin ryhmiteltyä näillä kriteereillä.

Toisessa vaiheessa tietyn kulkutavan käyttäjiksi luokiteltiin vastaajat, joilla

- yleisimmässä kulkutapapaletissa tietty kulkutapa oli ainoa pääkulkutapa ja
- kulkutapa oli ainoa pääkulkutapa työmatkoilla.

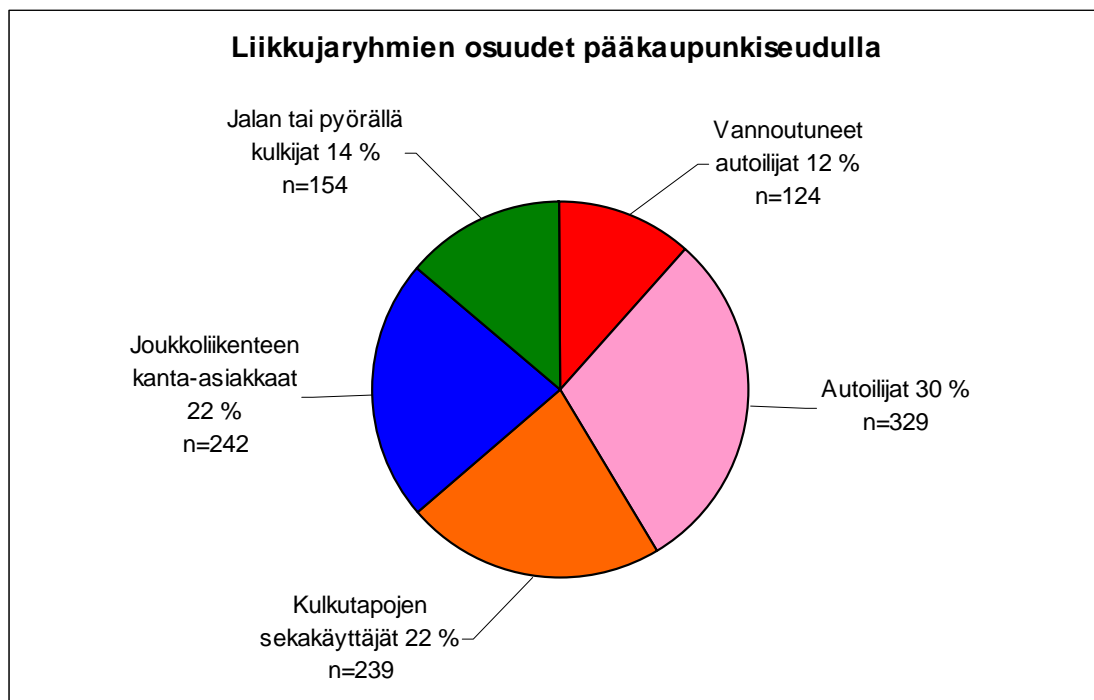
Vastaavasti kulkutapojen sekakäyttäjiksi luokiteltiin vastaajat, joita ei vielä oltu sijoitettu mihinkään ryhmään ja joilla

- työmatkoilla oli useampia pääkulkutapoja tai
- kaikki kulkutavat esiintyivät kulkutapapaaleteissa pää- tai sivukulkutapana.

Näiden lisäysten jälkeen noin 95 % käyttäjistä oli saatu ryhmiteltyä.

Kolmannessa vaiheessa loput vastaajat ryhmiteltiin tutkimalla kuinka usein henkilö käyttää tiettyä kulkutapaa sillä matkalla, jolla sitä käytettiin useimmiten. Jos kevyttä liikennettä käytettiin vähintään yhtä usein kuin muita kulkutapoja, henkilö luokiteltiin kevyen liikenteen käyttäjäksi. Loput luokiteltiin vastaavasti joukkoliikenteen käyttäjiksi tai autoilijoiksi tässä järjestyksessä.

Liikkujaryhmien osuudet pääkaupunkiseudun työikäisestä väestöstä on esitetty kuvassa 8.



Kuva 8. Liikkujaryhmien osuudet pääkaupunkiseudun työikäisestä väestöstä (n=1088).

5.2 Liikkujaryhmien taustatiedot

Vannoutuneet autoilijat

Tyypillinen vannoutunut autoilija on yli 45-vuotias mies, joka asuu Pohjois-Espoossa omakoti- tai rivitalossa. Perheessä voi olla alle 18-vuotiaita lapsia ja autoja on yleensä kaksi tai useampia.

Autoilijat

Tyypillinen autoilija voi olla mies tai nainen, mutta on yleensä yli 30-vuotias. Autoilijan taloudessa on usein alle 18-vuotiaita lapsia ja perhe asuu Espoossa tai Vantaalla omakoti- tai rivitalossa. Taloudessa on yksi tai useampia autoja.

Kulutusapojen sekakäyttäjät

Kulutusapojen sekakäyttäjät ovat kaiken ikäisiä miehiä ja naisia. He asuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella eri puolilla pääkaupunkiseutua kerros- ja rivitaloisissa. Perheessä voi olla alle 18-vuotiaita lapsia ja talouksissa on tyypillisesti yksi auto.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat

Tyypillinen joukkoliikenteen kanta-asiakas on nainen tai alle 30-vuotias mies. Joukkoliikenteen kanta-asiakas asuu Helsingissä kerrostalossa ja usein yksin. Taloudessa ei asu alle 18-vuotiaita lapsia eikä joukkoliikenteen kanta-asiakkaalla yleensä ole autoa.

Jalan tai pyörällä kulkijat

Jalan tai pyörällä kulkijat ovat kaiken ikäisiä miehiä ja naisia. Jalan tai pyörällä kulkija asuu tavallista useammin yksin kerrostalossa Helsingin kantakaupungissa, mutta voi asua myös esimerkiksi Tapiolassa. Taloudessa on korkeintaan yksi auto.

5.2.1 Ikä ja sukupuoli

Vannoutuneet autoilijat olivat selvästi miesvaltainen ja joukkoliikenteen kanta-asiakkaat selvästi naisvaltainen ryhmä. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden naisvaltaisuus oli sitä selvempi, mitä vanhemmasta ikäluokasta oli kyse. Muissa ryhmissä miehiä ja naisia oli suunnilleen yhtä paljon.

Kahdessa autoilijoiden ryhmässä nuorimman ikäluokan (18–29 -vuotiaat) osuus oli selvästi muita pienempi. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa taas nuorimman ikäluokan osuus oli selvästi muita ryhmiä suurempi ja keskimmäisen ikäluokan (30–45 -vuotiaat) osuus selvästi pienempi. Jalan tai pyörällä kulkijoiden ja sekakäyttäjien ikäjakauma oli varsin tasainen.

Liikkujaryhmien ikä- ja sukupuolijakaumat on esitetty taulukossa 2 ja eri ikäisten miesten ja naisten sijoittuminen liikkujaryhmiin on esitetty kuvassa 9.

Taulukko 2. Liikkujaryhmien ikä- ja sukupuolijakaumat.

Vannoutuneet autoilijat (n=124)		18-29 v.	30-44 v.	45-64 v.
		16 %	35 %	49 %
mies	68 %	13 %	21 %	35 %
nainen	32 %	3 %	14 %	14 %

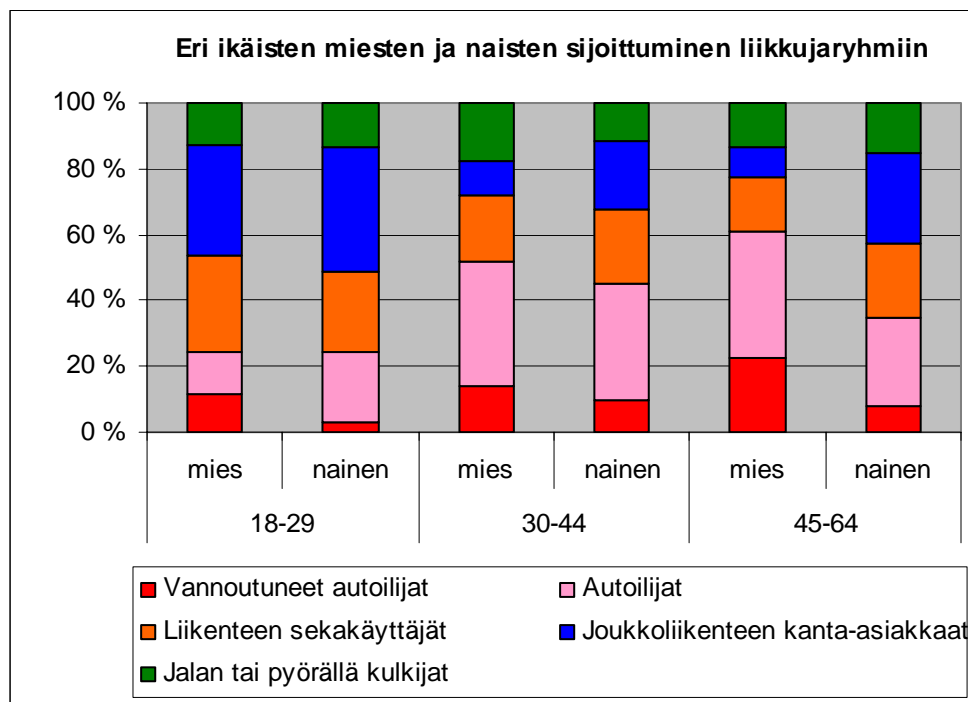
Autoilijat (n=329)		18-29 v.	30-44 v.	45-64 v.
		15 %	43 %	42 %
mies	51 %	5 %	22 %	24 %
nainen	49 %	10 %	21 %	18 %

Liikenteen sekakäyttäjät (n=239)		18-29 v.	30-44 v.	45-64 v.
		32 %	33 %	35 %
mies	46 %	17 %	15 %	14 %
nainen	54 %	15 %	18 %	21 %

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat (n=242)		18-29 v.	30-44 v.	45-64 v.
		42 %	24 %	33 %
mies	35 %	19 %	8 %	8 %
nainen	65 %	23 %	16 %	25 %

Jalan ja pyörällä kulkijat (n=154)		18-29 v.	30-44 v.	45-64 v.
		25 %	36 %	39 %
mies	50 %	12 %	21 %	17 %
nainen	50 %	13 %	14 %	22 %

Kaikki vastaajat (n=1088)		18-29	30-44	45-64
		27 %	35 %	39 %
mies	48 %	13 %	17 %	18 %
nainen	52 %	14 %	17 %	20 %



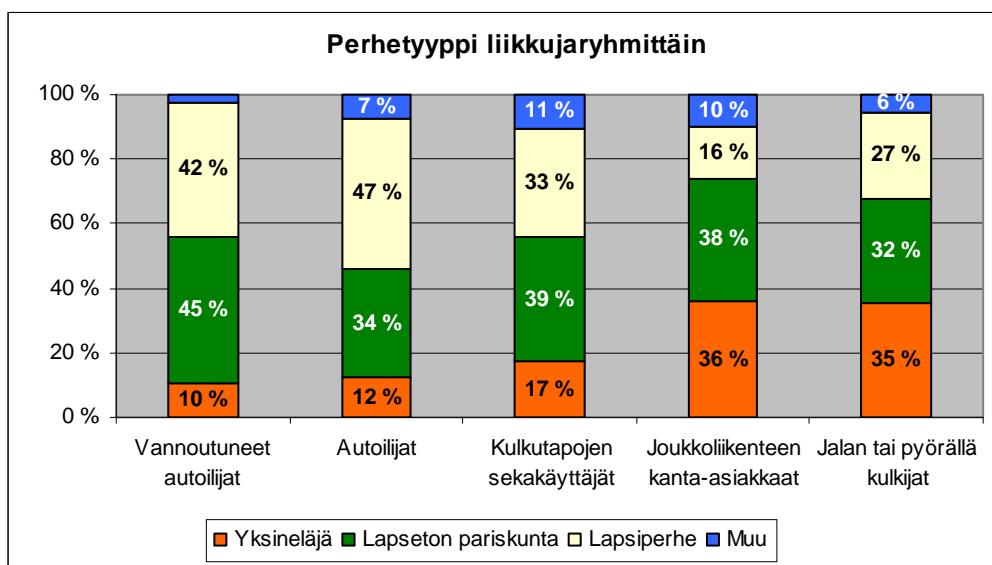
Kuva 9. Eri ikäisten miesten ja naisten sijoittuminen liikkujaryhmiin.

5.2.2 Perhetyyppi

Lapsiperheet korostuvat kahdessa autoilijoiden ryhmässä, kun taas joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa lapsiperheitä oli selvästi vähiten, jopa vähemmän kuin jalan tai pyörällä kulkevien ryhmässä.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkevat olivat selvästi muita useammin yksineläjiä.

Perhetyyppien jakauma liikkujaryhmittäin on esitetty kuvassa 10.

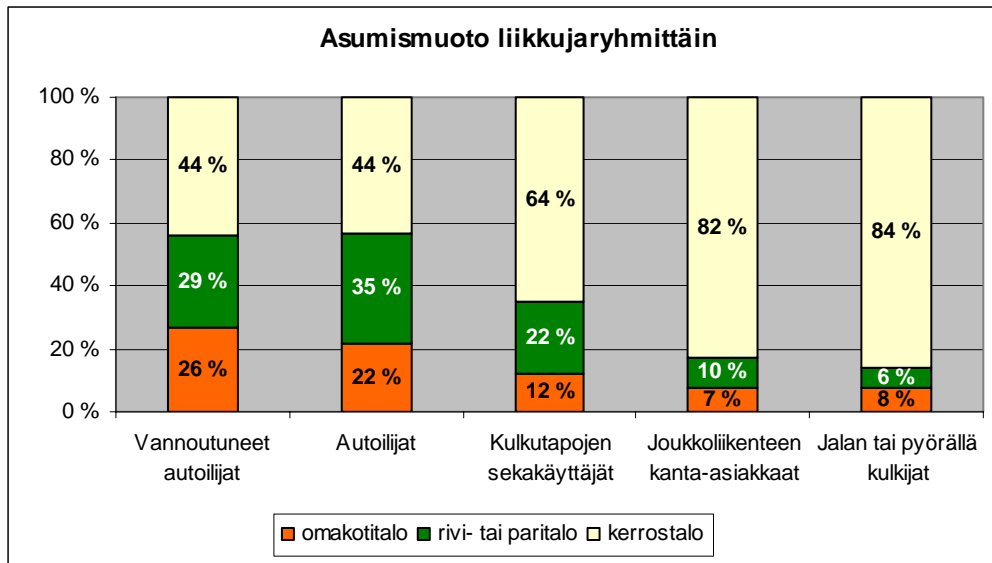


Kuva 10. Perhetyyppien jakauma liikkujaryhmittäin.

5.2.3 Asumismuoto ja asuinpaikka

Yli 80 % joukkoliikenteen kanta-asiakkaista ja jalan tai pyörällä kulkijoista asui kerrostalossa. Nämä ryhmät olivat asumismuodon suhteen keskenään hyvin samankaltaiset. Noin neljännes autoilijoista ja vannoutuneista autoilijoista asui omakotitalossa ja noin kolmannes rivi- tai paritalossa. Kaksi autoilijoiden ryhmää olivat myös keskenään varsin samankaltaiset. Kulkatapojen sekakäyttäjien ryhmä sijoittui välimaastoon, joskin omakotitalossa asuvien osuus säilyi melko pienenä.

Asumismuodon jakauma liikkujaryhmittäin on esitetty kuvassa 11. Muiden kuin mainittujen asumismuotojen osuus oli 0–2 % eikä niitä ole esitetty kuvassa.



Kuva 11. Asumismuodon jakauma liikkujaryhmittäin.

Liikkujaryhmien asuinpaikkoja tutkittiin postinumeron perusteella. Aluejako karkeistettiin käyttämällä postinumerosta vain kolmea ensimmäistä numeroa ja yhdistämällä muutamia alueita, jotta kaikille osa-alueille saatiin riittävästi (n. 50) havaintoja. Eri liikkujaryhmien suosimat alueet pääkaupunkiseudulla on esitetty kuvassa 12.

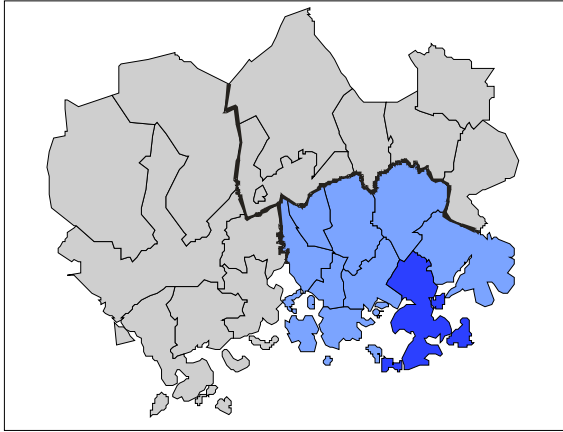
Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden osuus oli keskimääräistä suurempi Helsingissä ja erityisesti Herttoniemen, Roihuvuoren ja Laajasalon alueilla.

Jalan tai pyörällä kulkijoiden osuus oli suurimmillaan Helsingin keskustassa ja Kallion suunnalla. Jalan tai pyörällä kulkijoiden osuus oli keskimääräistä suurempi myös muun muassa Lauttasaarella sekä Tapiolan, Töölön ja Pohjois-Haagan seuduilla.

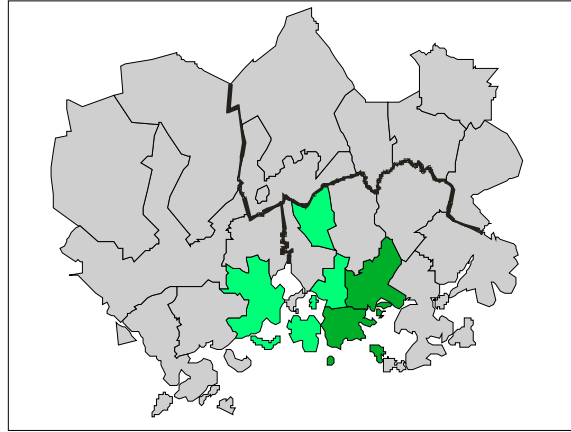
Kulkatapojen sekakäyttäjiiä on keskimääräistä enemmän Etelä-Espoossa Länsiväylän vaikutusalueella sekä Vantaalla Tikkurilan seudulla. Myös Helsingissä keskustaa ja Itä-Helsinkiä lukuun ottamatta oli keskimääräistä enemmän sekakäyttäjiiä.

Autoilijoita ja vannoutuneita autoilijoita oli keskimääräistä enemmän Espoossa ja Vantaalla ja erityisesti Pohjois-Espoossa.

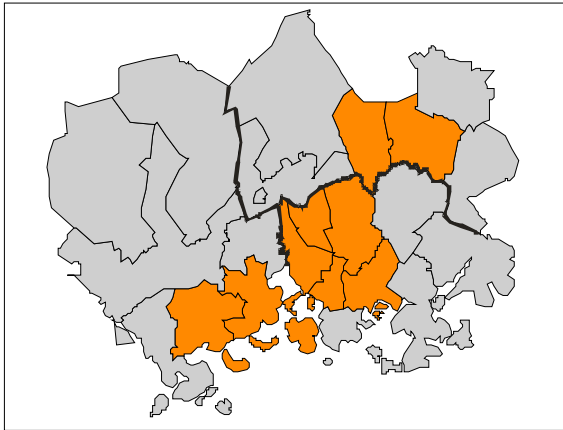
Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat



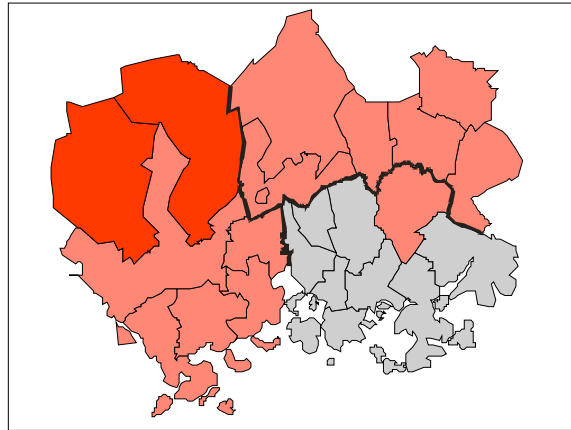
Jalan tai pyörällä kulkijat



Liikenteen sekakäyttäjät



Autoilijat ja vannoutuneet autoilijat



Kartta-aineistot © Tilastokeskus 2005

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

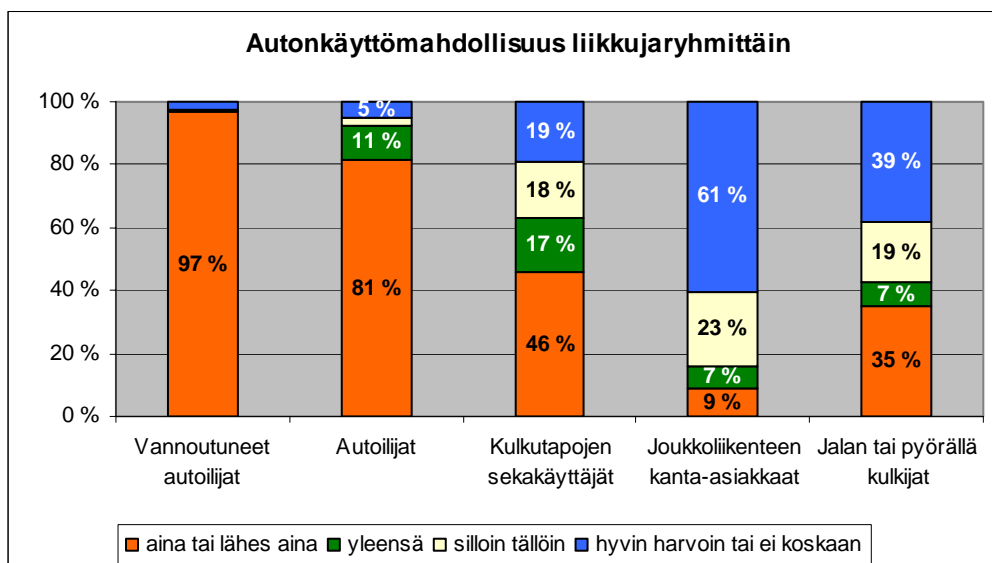
Kuva 12. Liikkujaryhmien painottuminen pääkaupunkiseudun eri asuinalueilla.

5.2.4 Ajokortti ja auton käyttömahdollisuus

Auton käyttömahdollisuus on esitetty vastaajan ilmoituksen mukaisesti, paitsi jos vastaajalla ei ole ajokorttia, jolloin hänellä ei ole katsottu olevan mahdollisuutta henkilöauton käyttöön. Auton käyttömahdollisuus kuvaa siis sitä, onko vastaajalla henkilöauto käytettävissään omiin itsenäisesti tehtäviin matkoihin ilman, että hän tarvitsee toista henkilöä kuljettajakseen. Auton omistamista ei edellytetty.

Luonnollisesti kahdessa autoilijoiden ryhmässä henkilöauto on miltei poikkeuksetta vähintään lähes aina käytettävissä, mutta myös sekakäyttäjien ryhmästä lähes puolella ja jalan tai pyörällä kulkijoiden ryhmästä yli kolmanneksella on auto käytettävissään aina tai lähes aina. Joukkoliikenteen kanta-asiakkailla sen sijaan ei yleensä ole autoa käytettävissään. Vain alle viidenneksellä heistä on auto käytettävissään useammin kuin silloin tällöin.

Autonkäyttömahdollisuuden jakauma liikkujaryhmittäin on esitetty kuvassa 13.



Kuva 13. Autonkäyttömahdollisuuden jakauma liikkujaryhmittäin.

5.2.5 Talouksien autonomistus

Autonomistusta tarkasteltiin siten, että talouden henkilöautojen lisäksi otettiin huomioon ajokortti-ikäisten henkilöiden määrä. Yhden auton taloudet jaettiin kahteen ryhmään sen mukaan, onko taloudessa yksi vai useampia aikuisia tätä yhtä autoa käyttämässä.

Vannoutuneet autoilijat ja autoilijat asuvat poikkeuksetta autollisissa talouksissa. Noin puolella on kuitenkin vain yksi auto useamman aikuisen taloudessa.

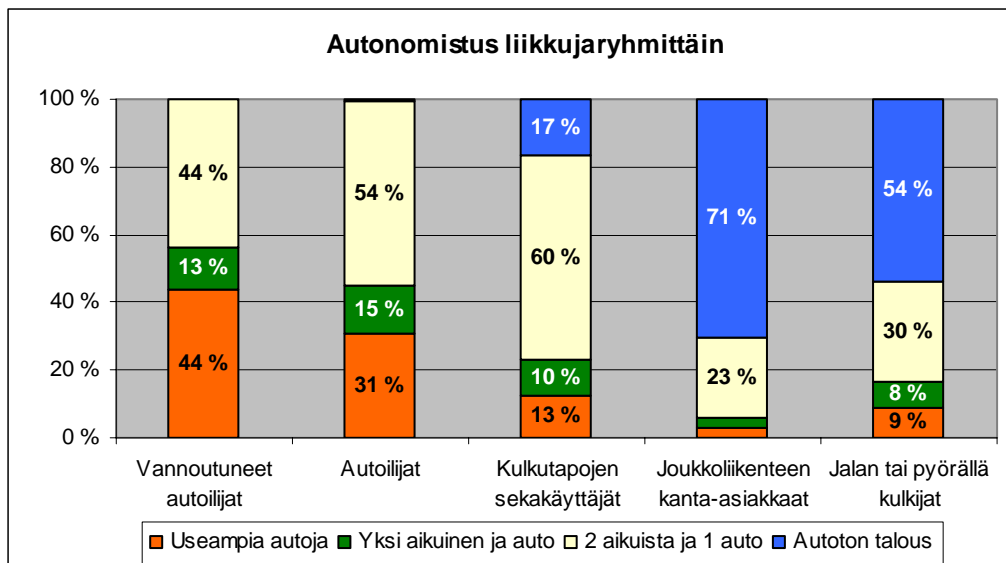
Kulkatapojen sekakäyttäjille on tyypillistä, että yksi auto riittää useammalle aikuiselle. Tällaisissa talouksissa asuu 60 % kulkatapojen sekakäyttäjistä.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaista 71 % ja jalan tai pyörällä kulkijoista 54 % asuu autottomassa taloudessa. Toisin päin tarkasteltuna autottomissa talouksista asuvista 58 % on joukkoliikenteen kanta-asiakkaita, 28 % kulkee jalan tai pyörällä ja 14 % on kulkatapojen sekakäyttäjää.

Keskimääräinen autojen määrä aikuista kohti liikkujaryhmittäin on esitetty taulukossa 3 ja talouksien autonomistus liikkujaryhmittäin kuvassa 14.

Taulukko 3. Keskimääräinen autojen määrä aikuista kohti liikkujaryhmittäin.

	Vannoutuneet autoilijat	Autoilijat	Kulkatapojen sekakäyttäjät	Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat	Jalan tai pyörällä kulkijat
Talouden autojen määrä aikuista kohti keskimäärin	0,8	0,7	0,5	0,2	0,3

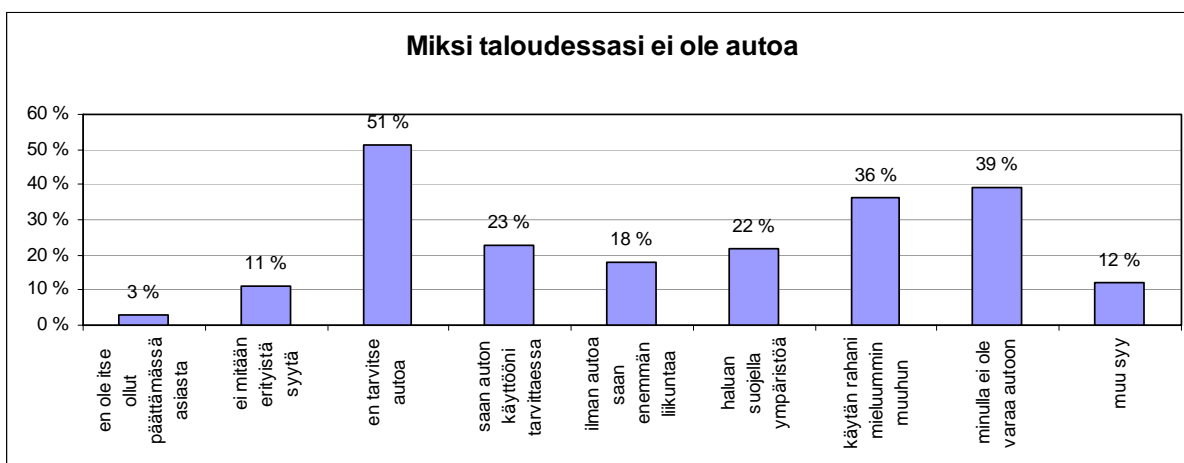


Kuva 14. Talouksien autonomistuksen jakauma liikkujaryhmittäin.

5.2.6 Syyt autonomistukseen ja autottomuuteen

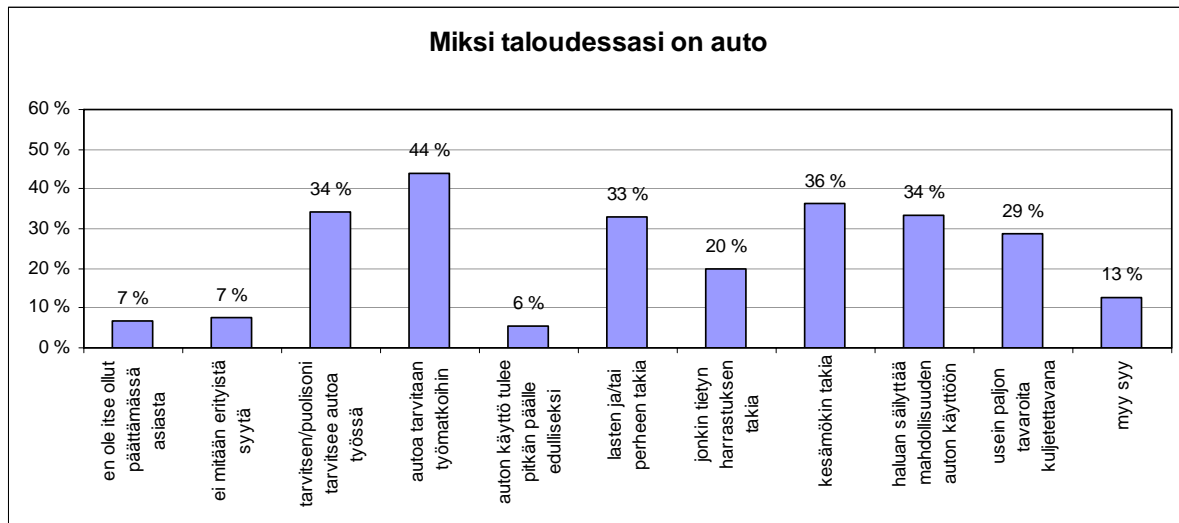
Autottomien talouksien yleisin perustelu autottomuudelle oli, ettei taloudessa katsottu tarvittavan autoa. Tätä mieltä oli puolet autottomien talouksien vastaajista. Taloudelliset seikat olivat myös merkittävä syy autottomuuteen: 39 %:lla autottomista talouksista ei ole varaa autoon ja 36 % käyttää rahansa mieluummin muuhun.

Syyt talouden autottomuuteen on esitetty kuvassa 15. Tutkimuslomakkeessa oli esitetty kuvassa olevat vastausvaihtoehdot ja siinä pyydettiin mainitsemaan 1–3 keskeistä syytä, miksi taloudessa ei ole autoa.



Kuva 15. Autottomuuden perustelut (n=291, laajentamaton aineisto).

Autollisten talouksien yleisin perustelu autolle oli, että autoa tarvitaan työmatkoihin (44 %). Vastaajista 34 % tarvitsi autoa myös työssään. Toiseksi yleisin syy autonomistukseen oli, että autoa tarvitaan kesämökin takia 36 %. Yleisiä syitä olivat myös lapset ja perhe, halu säilyttää mahdollisuus auton käyttöön sekä tavaroiden kuljetustarve.



Kuva 16. Autonomistuksen perustelut (n=793, laajentamaton aineisto).

5.2.7 Tarve ja aikomus hankkia auto ja mahdollisuus luopua autosta

Autottomista talouksista (27 % koko aineistosta) vain noin viidennes tarvitsisi auton ja samoin noin viidennes aikoi hankkia auton heti, kun siihen tulee mahdollisuus (taulukko 4). Autottomia lapsiperheitä oli vähän ja näistäkin joka toinen aikoi hankkia auton heti, kun siihen tulee mahdollisuus. Toisaalta noin 60 % autottomista lapsiperheistä koki ettei tarvitsekaan autoa. Tulokset ovat suuntaa antavia, koska vain 39 vastaajaa oli autottomista lapsiperheistä.

Miehet ja naiset aikovat hankkia autoja yhtä yleisesti heti, kun siihen tulee mahdollisuus. Autoa hankkimassa olevista naisista 80 %, mutta miehistä vain 55 % ilmoitti myös tarvitsevänsä autoa. Miehillä on siten selvästi naisia suurempi taipumus hankkia auto myös silloin, kun autolle ei ole selkeää tarvetta.

Taulukko 4. Autottomien talouksien tarve ja aikomus hankkia auto (laajentamaton aineisto).

Kaikki vastaajat (n=287)	Tarvitsisi auton	Ei tarvitse autoa	
Aikoo hankkia	15 %	7 %	22 %
Ei aio hankkia	7 %	71 %	78 %
	22 %	78 %	

Lapsiperheet (n=39)	Tarvitsisi auton	Ei tarvitse autoa	
Aikoo hankkia	36 %	15 %	51 %
Ei aio hankkia	5 %	44 %	49 %
	41 %	59 %	

Autollisia talouksia oli 73 % koko aineistosta. Autollisista talouksista 74 % oli yhden auton talouksia ja näistä 10 %:ssa tarvittaisiin useampia autoja. Kahden tai useamman auton talouksista 5 %:ssa tarvittaisiin useampia autoja, kuin mitä taloudessa nyt on.

Autollisten talouksien vastaajista 19 % ilmoitti, ettei auto ollut taloudessa välttämätön. Valtaosassa autollisista talouksista (71 %) yksi auto oli välttämätön ja 11 %:ssa talouksista tarvit-

tiin vähintään kaksi autoa. Autollisista talouksista yhden auton talouksia oli 74 % ja useamman auton talouksia 26 %.

Noin neljännes vastaajista voisi ajatella, että hänen taloutensa luopuisi ainakin yhdestä autosta. Yhden auton talouksissa asuvista näin vastasi 17 %, kahden auton talouksissa asuvista 43 % ja useamman auton talouksissa asuvista 50 %.

5.2.8 Pyöräilyn ja jalankulun mahdollisuus

Tutkimuksessa määriteltiin myös muiden kulkutapojen kuin auton käyttömahdollisuus.

Polkupyörän käyttömahdollisuus on henkilöillä, joilla on käyttökelpoinen polkupyörä ja jotka pystyvät terveytensä puolesta kulkemaan kävellen ja polkupyörällä. Jalankulun mahdollisuus on henkilöillä, jotka pystyvät terveytensä puolesta kulkemaan kävellen (taulukko 5).

Lähes kaikilla kulkutapojen sekakäyttäjillä sekä valtaosalla autoilijoista ja jalan tai pyörällä kulkijoista oli mahdollisuus käyttää polkupyörää. Vain noin kahdella kolmesta vannoutuneista autoilijoista tai joukkoliikenteen kanta-asiakkaista oli tämä mahdollisuus.

Jalankulku oli mahdollista käytännössä kaikille, joskin 5 % vannoutuneista autoilijoista ilmoitti kävelyn olevan terveydellisistä syistä vaikeaa tai mahdotonta.

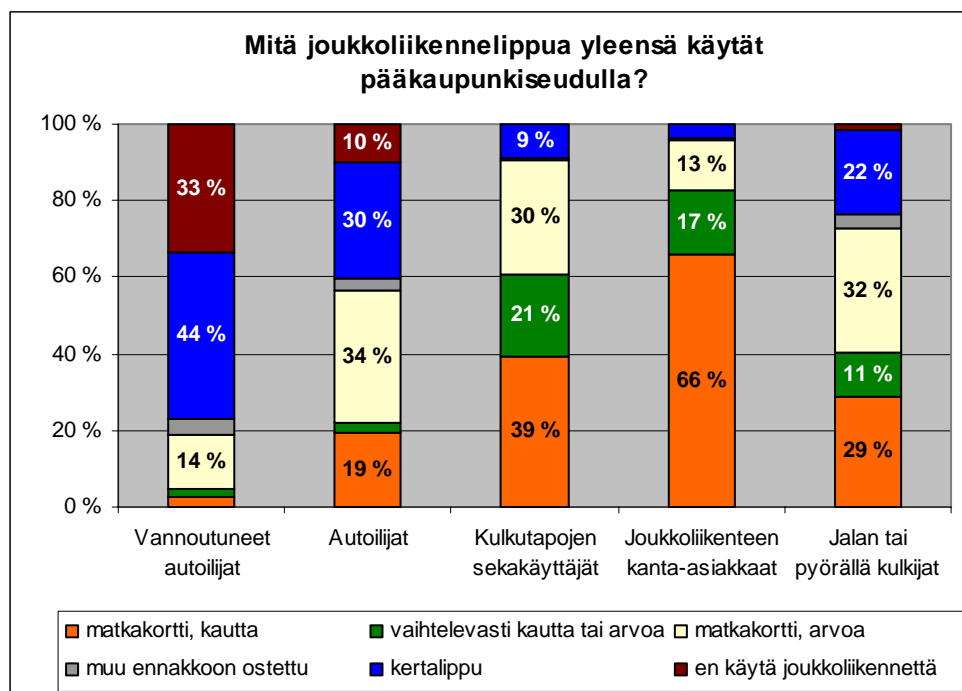
Taulukko 5. Polkupyörän käyttömahdollisuus ja jalankulun mahdollisuus.

	Vannoutuneet autoilijat	Autoilijat	Kulkutapojen sekakäyttäjät	Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat	Jalan tai pyörällä kulkijat
Polkupyörän käyttö mahdollista	62 %	80 %	90 %	67 %	78 %
Jalankulku mahdollista	95 %	99 %	99 %	99 %	98 %

Joukkoliikenteen käyttömahdollisuutta on lähes mahdotonta rajata yksinkertaisesti, sillä joukkoliikenne on ainakin periaatteessa kaikkien käytettävissä, kunhan ylipäättänsä kykenee liikemaahan itsenäisesti. Joukkoliikenteen esteettymyyttä tulee toki kehittää, mutta nykyiselläänkin joukkoliikenne on monien sellaisten erityisryhmien käytettävissä, joille esimerkiksi auton kuljettaminen tai pyöräily ei tule kysymykseen. Valtaväestölle joukkoliikenteen käyttömahdollisuuden puuttuminen lienee lähinnä asennekysymys. Käytettävissä olevan aineiston perusteella joukkoliikenteen käyttömahdollisuutta ei pystytä rajaamaan mihinkään tiettyyn prosenttilukuun.

5.2.9 Joukkoliikenteen lippulajit

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat käyttivät luonnollisesti pääkaupunkiseudun matkakorttia johon oli yleensä ladattu kautta. Myös lähes kaikilla kulkutapojen sekakäyttäjillä oli matkakortti, johon oli ladattu kautta tai arvoa suunnilleen yhtä usein. Jalan tai pyörällä kulkijoista matkakorttia käytti noin 70 % ja autoilijoistakin yli puolet. Kolmannes vannoutuneista autoilijoista ilmoitti, ettei käytä joukkoliikennettä. Liikkujaryhmien pääkaupunkiseudulla käyttämät joukkoliikenneliput on esitetty kuvassa 17.



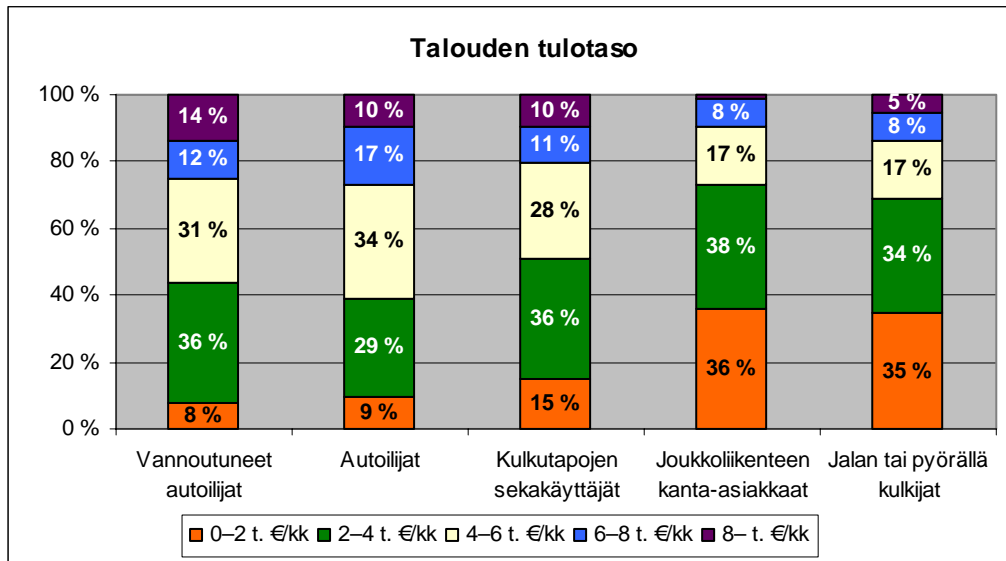
Kuva 17. Joukkoliikenteen lippulajit liikkujaryhmittäin.

5.2.10 Talouden tulot

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja jalan tai pyörällä kulkijoiden tulotaso oli selvästi muita ryhmiä heikompi. Alle 2000 €:n tuloilla toimeen tulevia talouksia oli näissä ryhmissä yli kaksi kertaa enemmän kuin kulkutapojen sekakäyttäjissä ja neljä kertaa enemmän kuin autoilijoiden ryhmissä. Kuitenkin tulee huomata, että sekä joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa että jalan tai pyörällä kulkijoissa oli myös yli 6000 €:n kuukaudessa ansaitsevia talouksia noin 10 %.

Yli 4000 €:n tulotaso oli autoilijoiden talouksista noin 60 %:lla ja sekakäyttäjien talouksista noin 50 %:lla. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaista sekä jalan tai pyörällä kulkijoista tähän tulotasoon ylsi noin 30 % talouksista.

Noin viidennes vastaajista ei halunnut tai osannut vastata tulotasoa koskevaan kysymykseen. Talouden tulot liikkujaryhmittäin on esitetty kuvassa 18.



Kuva 18. Talouden yhteenlasketut tulot liikkujaryhmittäin.

5.3 Liikkujaryhmien mielipiteet

Kuluttavan valinnan motiiveja

Jalan ja pyörällä kulkiessa saatu liikunta oli voimakas kevyen liikenteen käyttöön kannustava motiivi kaikissa liikkujaryhmissä, jopa vannoutuneiden autoilijoiden keskuudessa. Ympäristöseikkojen merkitys kuluttavan valinnassa oli sen sijaan vähäisempi, erityisesti autoilijoiden ja vannoutuneiden autoilijoiden ryhmissä.

Matkan hinnalla ei ollut merkitystä autoilijoille, mutta se vaikutti kuluttajien sekkäkäyttäjien, joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden sekä jalan tai pyörällä kulkevien valintoihin. Noin puolet vastaajista piti joukkoliikenteellä kulkemista edullisena, eikä liikkujaryhmien välillä ollut tässä suhteessa eroa.

Joukkoliikenteen palvelutaso

Vannoutuneet autoilijat ja osittain myös autoilijat kokivat, etteivät joukkoliikenteen reitit ja aikataulut sovellu heille ja että joukkoliikenteen käyttö on vaivalloista. Vannoutuneet autoilijat pitivät lisäksi joukkoliikenteen asemia turvattomina iltaisin ja yöaikaan. Kävelyetäisyys joukkoliikenteen pysäkille ei kuitenkaan ollut liian pitkä edes vannoutuneille autoilijoille ja he kokivat myös saavansa joukkoliikenteen reitit ja aikataulut helposti selville. Joukkoliikenteen kanta-asiakkailla, kuluttajien sekkäkäyttäjillä ja jalan tai pyörällä kulkevilla oli hyvin myönteinen kuva joukkoliikenteen palvelutasosta.

Asuinpaikan valinta

Erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkevat, mutta myös kuluttajien sekkäkäyttäjät valitsivat asuinpaikkansa siten, että voivat tulla toimeen ilman henkilöautoa. Usein he tinkivät mieluummin asunnon koosta kuin hyvästä sijainnista.

Auton käytön vähentäminen

Vannoutuneet autoilijat eivät olleet halukkaita tai eivät pystyneet vähentämään auton käyttöään. Autoilijoista ja kuluttajien sekkäkäyttäjistä sen sijaan vajaa viidennes oli sekä halukas vähentämään auton käyttöään että koki sen mahdolliseksi. Koska autoilijat ovat suuri ryhmä ja käyttävät autoa sekkäkäyttäjää enemmän, tästä ryhmästä löytynee määrällisesti suurin potentiaali vähentää auton käyttöä.

Sosiaalinen turvallisuus

Turvattomuuden tunne joukkoliikenteen asemilla tai yksin kulkiessa oli vakava ongelma naisten keskuudessa. Ikäryhmästä riippumatta noin 70 % naisista pelkäsi häirintää tai väkivaltaa niin paljon, että vältti yksin liikkumista tiettyinä aikoina.

Tyytyväisyys omiin liikkumismahdollisuuksiin

Liikkujaryhmästä riippumatta yli 90 % vastaajista tuli erinomaisesti tai hyvin toimeen niillä kuluttajavoilla, jotka heillä oli käytettävissään. Liikkujaryhmien välillä ei ollut oleellista eroa.

5.3.1 Mielenpitojen selvittäminen

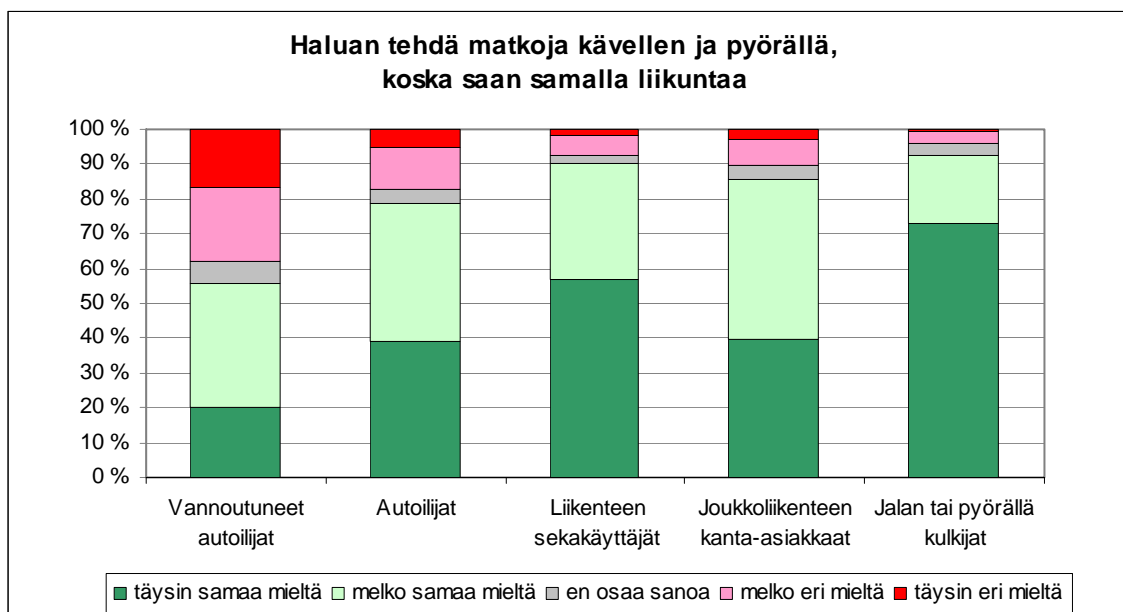
Käyttäjien mielenpitoita ja asenteita selvitettiin esittämällä liikenteeseen ja asumiseen liittyviä väittämiä, joihin tuli ottaa kantaa neliportaisella asteikolla: "täysin samaa mieltä", "melko samaa mieltä", "melko eri mieltä" ja "täysin eri mieltä". Vaihtoehto en osaa sanoa oli esitetty lomakkeessa erillään muista vastausvaihtoehdoista, jotta houkutus tämän vaihtoehdon valintaan olisi mahdollisimman pieni. Asumisen osalta kysyttiin myös, kuinka paljon tietyt asiat vaikuttaisivat asuinpaikan valintaan, jos vastaaja olisi vaihtamassa asuntoa nykyisessä elämäntilanteessaan.

Ihmisillä on luontainen taipumus perustella itselleen omien valintojensa hyvät puolet silloinkin, kun valinta ei ole ollut täysin vapaa, mikä näkyy selkeästi useissa vastauksissa. Mielenpitojen tarkastelussa mielenkiintoisimpia ovatkin kysymykset, joissa ennakkoon odotettua eroa liikkujaryhmien välillä ei synnykään tai joissa ero on selvästi eri suuruinen kahdessa toisiinsa verrattavissa olevassa kysymyksessä.

5.3.2 Hyötyliikunnan, ympäristöseikkojen ja matkan hinnan merkitys

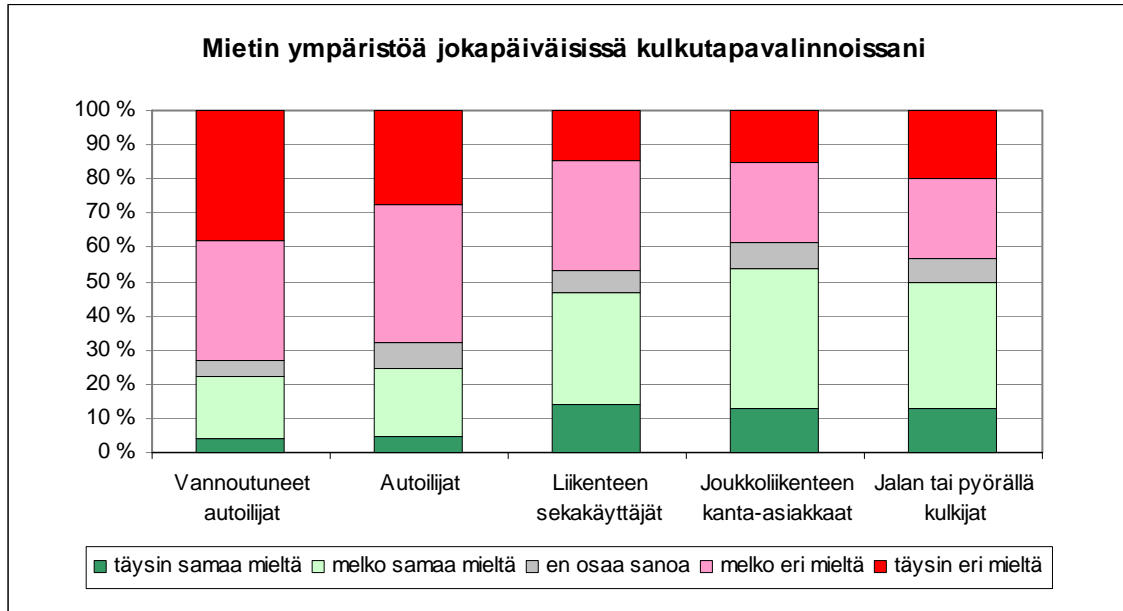
Tarkasteltaessa hyötyliikunnan, ympäristöseikkojen ja matkan hinnan merkitystä kulkutavan valinnassa kaksi autoilijoiden ryhmää erottui kolmesta muusta, joiden mielenpitoet olivat keskenään melko samanlaisia.

Jalan ja pyörällä kulkiessa saatu liikunta oli hyvin voimakas kevyen liikenteen käyttöön kannustava motiivi kaikissa liikkujaryhmissä, jopa vannoutuneiden autoilijoiden keskuudessa (kuva 19). Kulkutapojen sekäkäyttäjät olivat tässä suhteessa lähempänä jalan ja pyörällä kulkijoiden ryhmää kuin joukkoliikenteen kanta-asiakkaita. Jalan ja pyörällä kulkijoista yli 70 % oli täysin samaa mieltä väittämän kanssa.



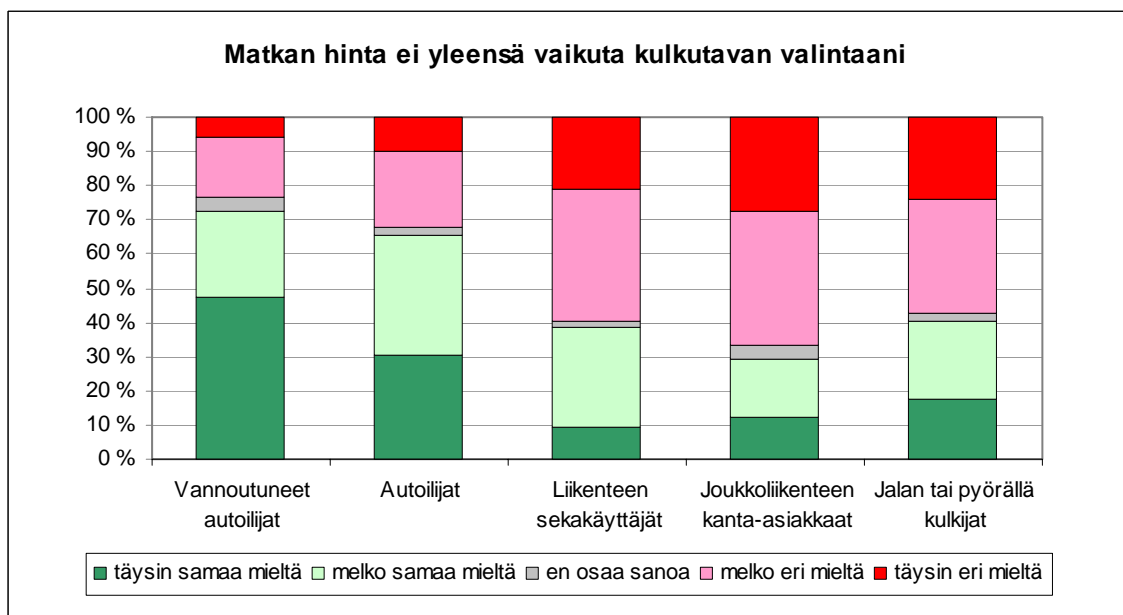
Kuva 19. Liikunta kevyen liikenteen käytön motiivina.

Ympäristöseikkojen merkitys sen sijaan oli kauttaaltaan vähäisempi (kuva 20), mikä johtunee osin myös kysymyksen muotoilusta. Kuljetapojen 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.



Kuva 20. Ympäristöseikkojen merkitys kulkutavan valinnassa.

Autoilijoita ja erityisesti vannoutuneita autoilijoita voi olla vaikea saada joukkoliikenteen käyttäjiksi hinnoittelun avulla, koska heidän mielestään matkan hinta ei yleensä vaikuta heidän kulkutavan valintaansa. Toisaalta muille ryhmille ja erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaille matkan hinnalla on merkitystä, joten joukkoliikenteen lipunhintojen nostaminen voi siirtää nykyisiä asiakkaita muiden kulkutapojen käyttäjiksi (kuva 21).



Kuva 21. Matkan hinnan vaikutus kulkutavan valintaan.

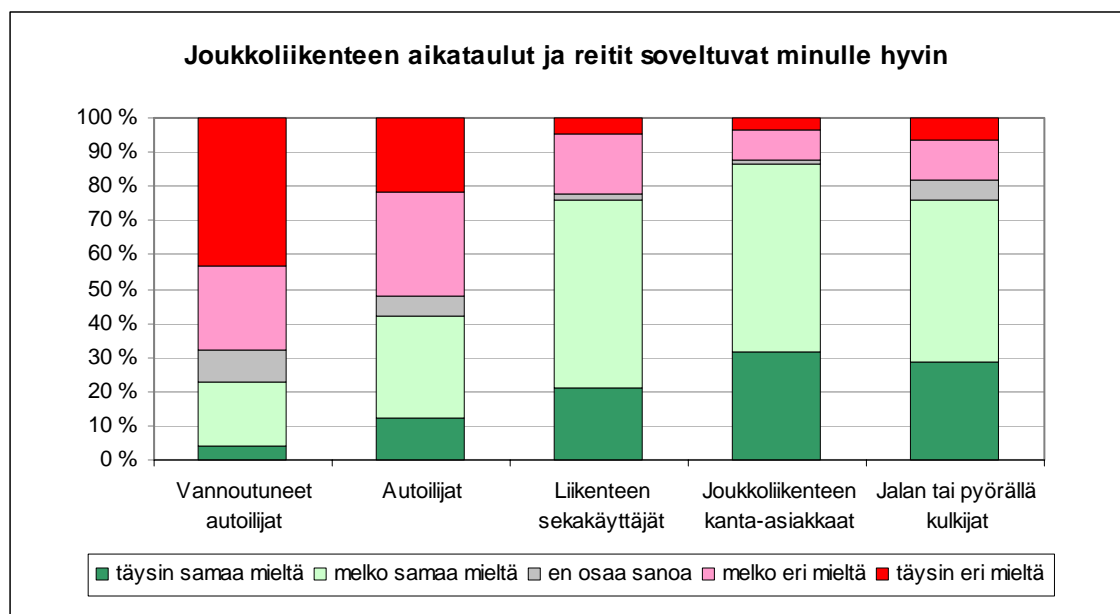
Noin puolet vastaajista piti joukkoliikenteellä kulkemista edullisena, eikä liikkujaryhmien välillä ollut suurta eroa. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaista ja kulkutapojen sekakäyttäjistä noin 60 % oli vähintään melko samaa mieltä väittämän kanssa. Jalan ja pyörällä kulkijoiden pääkulkutapa on ilmainen ja autoilijoiden kulkutavan kustannuksista suuri osa on kiinteitä. Nämä ryhmät pitivät joukkoliikennettä edullisena hieman keskimääräistä harvemmin (noin 5 prosenttiyksikköä harvemmin vähintään melko samaa mieltä).

5.3.3 Joukkoliikenteen nopeus, aikataulut ja kävelyetäisyys pysäkeille

Vannoutuneet autoilijat ja autoilijat pitivät muita harvemmin joukkoliikennettä nopeana kulkutapana. Vannoutuneista autoilijoista vajaa 30 % ja joukkoliikenteen kanta-asiakkaista yli 80 % oli vähintään melko samaa mieltä väittämän kanssa. Jalan tai pyörällä kulkijoiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien mielipiteet eivät poikenneet kovin paljoa joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden mielipiteistä.

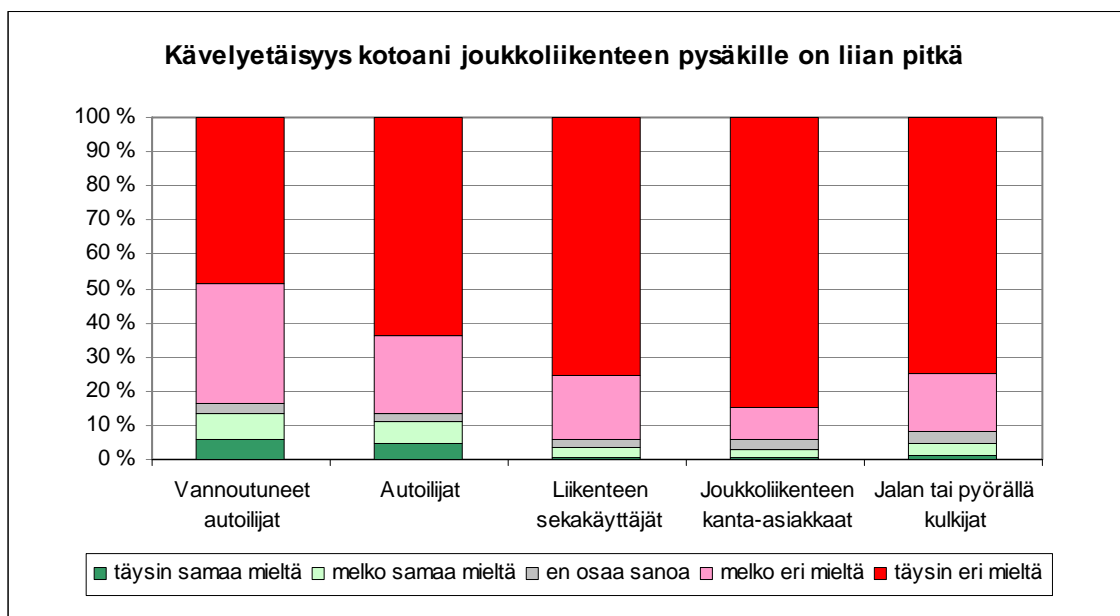
Kysymyksestä on kuitenkin vaikea tehdä luotettavia johtopäätöksiä siitä, missä määrin kyse on torjuvasta suhtautumisesta joukkoliikenteeseen, koska autoilijat ja vannoutuneet autoilijat asuvat muita useammin alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso on todellisuudessaakin keskimääräistä huonompi. Toisaalta kuten kuvista 22 ja 23 käy ilmi, aikataulut ja reitit ovat autoilijoille huomattavasti suurempi ongelma kuin kävelyetäisyys joukkoliikenteen pysäkeille.

Mielipiteet joukkoliikenteen nopeudesta jakautuivat hyvin samankaltaisesti kuin mielipiteet aikataulujen ja reittien soveltuvuudesta.



Kuva 22. Joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen sopivuus.

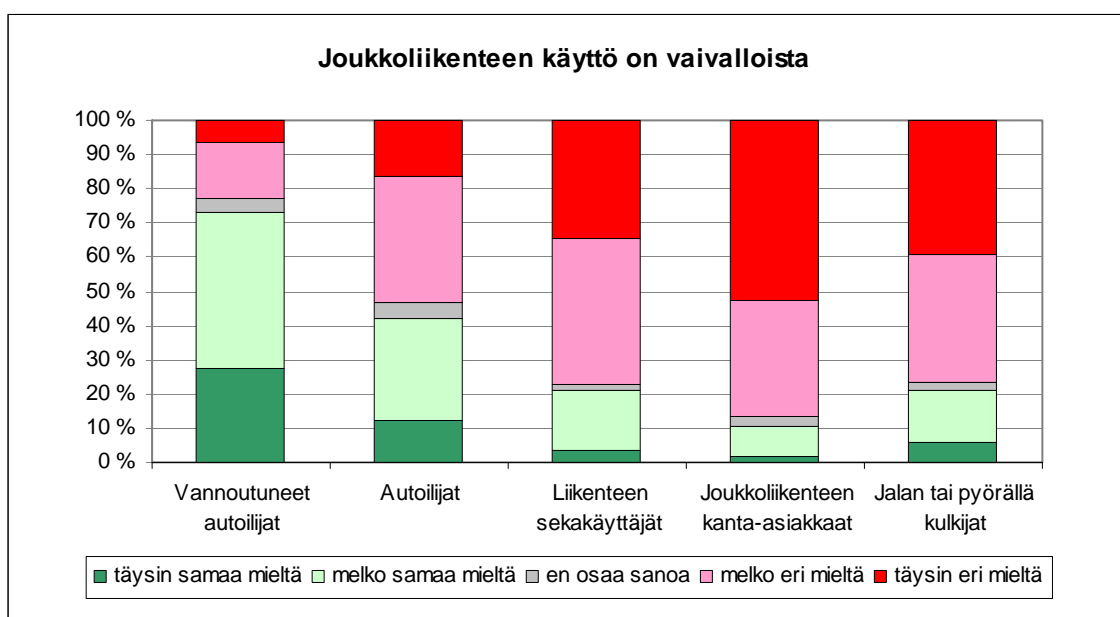
Kävelyetäisyys kotoa pysäkeille ei edellisistä poiketen näyttäisi olevan ongelma edes vannoutuneille autoilijoille (kuva 23). Heistäkin vain alle 15 % oli vähintään melko samaa mieltä väittämästä, että kävelyetäisyys kotoa joukkoliikenteen pysäkeille on liian pitkä. Liikkujaryhmien väliset erot olivat melko pienet ja näkyivät lähinnä siinä, oltiinko väittämän kanssa täysin vai melko eri mieltä.



Kuva 23. Kävelyetäisyys kotoa joukkoliikenteen pysäkille.

5.3.4 Joukkoliikenteen käytön vaivalloisuus ja joukkoliikenneinformaatio

Eri liikkujaryhmien väliset erot olivat selvimmillään suhtautumisessa joukkoliikenteen käytön vaivalloisuuteen (kuva 24.). Vannoutuneista autoilijoista 73 % ja joukkoliikenteen kanta-asiakkaista 11 % oli vähintään melko samaa mieltä väittämästä, että joukkoliikenteen käyttö on vaivalloista. Vastaavat ryhmien väliset erot tulivat ilmi myös väittämän "käytän joukkoliikennettä vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa" yhteydessä. Tämän väittämän kohdalla korostui erityisesti täysin samaa mieltä tai täysin eri mieltä olevien osuus. Molempien väittämien kohdalla autoilijat poikkeavat melko selvästi vannoutuneista autoilijoista.

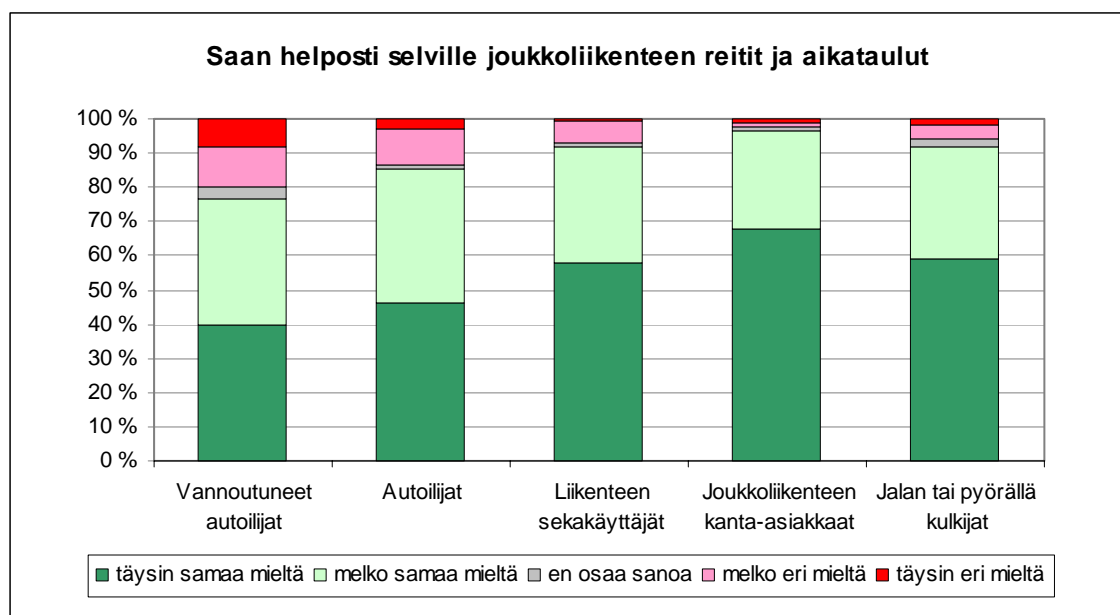


Kuva 24. Joukkoliikenteen käytön vaivalloisuus.

Autoilijoiden ja vannoutuneiden autoilijoiden ryhmien väliset melko suuretkin erot antaisivat viitteitä siitä, että asenteiden merkitys ja torjuva suhtautuminen joukkoliikenteeseen vaihtelee melko paljon autoa pääasiallisena kulkutapanaan käyttävien keskuudessa. Jos raja asetetaan tässä työssä määriteltyjen ryhmien mukaisesti, voidaan karkeasti arvioida, että vain vajaa kolmannes autoilijoista (vannoutuneet autoilijat) suhtautuu voimakkaan torjuvasti joukkoliikenteeseen. Myös muut autoilijat suhtautuvat joukkoliikenteeseen torjuvasti, mutta ehkä rationaalisemmin ja enemmän mukavuudenhalusta.

Vastaava pohdinta voidaan tehdä väittämän "käytän joukkoliikennettä vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa" perusteella. Tämän väittämän kanssa täysin samaa mieltä oli 36 % kahden autoilijoiden ryhmän vastaajista. Voimakkaan torjuvasti joukkoliikenteeseen suhtautuvia on siis molempien tarkastelutapojen perusteella noin kolmannes kaikista autoilijoista.

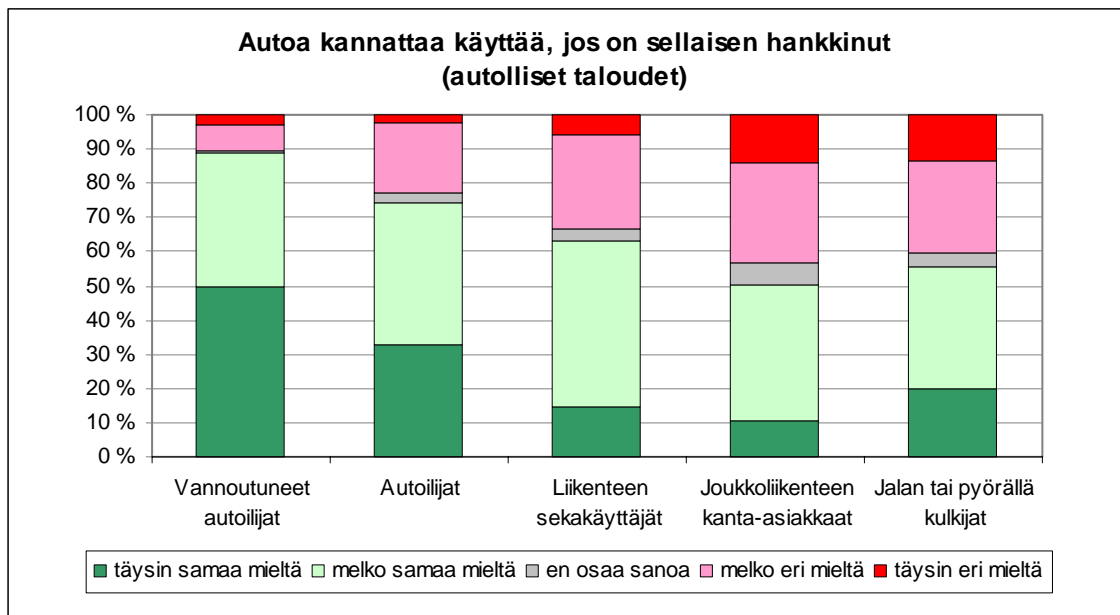
Joukkoliikenteen käytön vaivalloisuutta selittää melko vähän se, että reiteistä ja aikatauluista ei olisi tietoa helposti saatavilla (kuva 25). Se että muut matkustajat häiritsevät tai ärsyttävät ei näyttäisi olevan kovin merkittävä ongelma tai ainakaan tätä ei myönnetty. Muut matkustajat ärsyttävät keskimäärin vain viidennestä vastaajista ja liikkujaryhmien väliset erot olivat melko pienet (17–27 % vähintään melko samaa mieltä).



Kuva 25. Joukkoliikenneinformaation saatavuus.

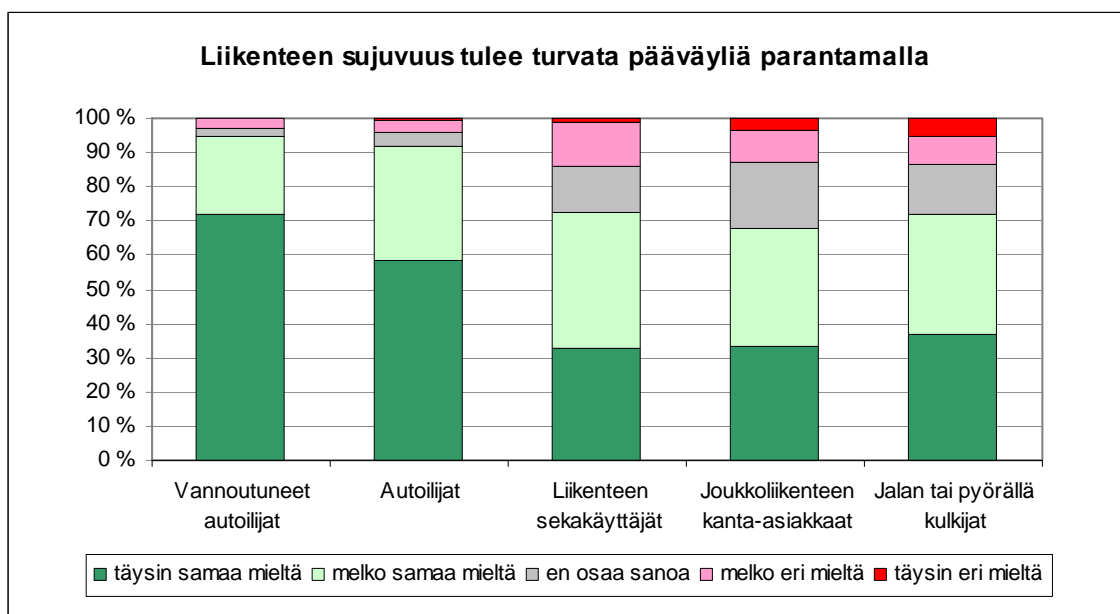
5.3.5 Autoilua koskevat väittämät

Autoilijat olivat selvästi useammin sitä mieltä, että autoa kannattaa käyttää, jos on sellaisen hankkinut, vaikka tarkastelu rajattiin vain autollisissa talouksissa asuvien vastauksiin (kuva 26). Tulos on toisaalta ilmiselvää: mitä kannattavampana auton käyttöä pitää, sitä enemmän sitä käyttää. Mielenpiteiden jakaumalla onkin arvoa lähinnä vertailukohtana muihin kysymyksiin nähden.



Kuva 26. Suhtautuminen auton käyttöön, jos sellaisen on hankkinut (autottomissa talouksissa asuneet vastasivat neutraalisti liikkujaryhmästä riippumatta).

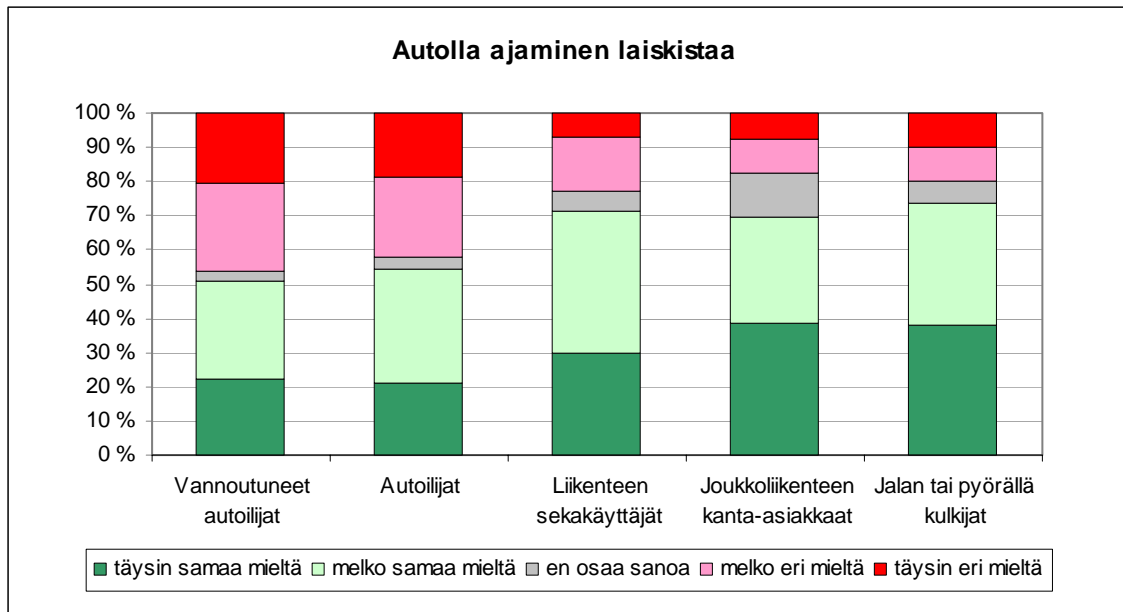
Muutkin kuin autoilijat olivat yllättävän selvästi sitä mieltä, että liikenteen sujuvuus tulee turvata pääväyliä parantamalla. Noin 70 % kulkutapojen sekakäyttäjistä, joukkoliikenteen kanta-asiakkaista ja jalan tai pyörällä kulkijoista oli vähintään melko samaa mieltä väitteen kanssa (kuva 27).



Kuva 27. Liikenteen sujuvuuden turvaaminen pääväyliä parantamalla.

Melko yllättävää oli myös, että yli puolet vannoutuneista autonkäyttäjistäkin oli sitä mieltä, että autoilu laiskistaa (kuva 28). Myös ryhmien väliset erot olivat odotettua pienemmät. Toisaalta tuloksen voidaan ajatella olevan samansuuntainen sen kanssa, että liikunnan saaminen koettiin hyväksi motiiviksi pyörällä ja kävellä. Positiivinen liikkujan terveyteen ja vireyteen

vetoava argumentointi lienee kestävien kulutapojen markkinoinnissa ympäristöseikkoihin vetoamista tehokkaampaa.



Kuva 28. Autolla ajaminen laiskistaa.

5.3.6 Halukkuus ja mahdollisuus vähentää auton käyttöä

Kyselylomakkeessa esitettiin vastaajille väittämät "haluaisin vähentää auton käyttöäni" ja "minun ei ole mahdollista vähentää auton käyttöäni". Taulukossa 6 on esitetty lihavoituna niiden vastaajien osuus, jotka olivat vähintään melko samaa mieltä halusta vähentää auton käyttöä ja vähintään melko eri mieltä siitä, että auton käytön vähentäminen ei olisi mahdollista. Yhteensä 16 % vastaajista sekä haluaisi että voisi vähentää auton käyttöään.

Vannoutuneiden autoilijoiden joukosta vain 4 % oli sekä halukas vähentämään auton käyttöään että koki sen mahdolliseksi. Autoilijoista tätä mieltä oli 17 % ja kulutapojen sekakäyttäjistä 18 %. Koska autoilijat ovat suurin ryhmä ja käyttävät autoa sekakäyttäjää enemmän, tässä ryhmässä on määrällisesti suurin potentiaali vähentää auton käyttöä.

Kun tarkastellaan autoilijoiden ja kulutapojen sekakäyttäjien ryhmiä, halukkuus ja mahdollisuus vähentää auton käyttöä oli suunnilleen yhtä yleistä lapsettomissa ja lapsiperheissä. Naisilla sekä yli 45-vuotiaiden ryhmässä halukkuus ja mahdollisuus vähentää auton käyttöä oli hieman yleisempää kuin nuoremmassa ikäryhmässä ja miehillä.

Taulukko 6. Halukkuus ja mahdollisuus vähentää auton käyttöä.

Kaikki vastaajat	Voisi vähentää auton käyttöä	Ei voisi vähentää auton käyttöä	
Haluaisi vähentää auton käyttöä	16 %	16 %	32 %
Ei haluaisi vähentää auton käyttöä	27 %	41 %	68 %
	43 %	57 %	

Vannoutuneet autoilijat	Voisi vähentää auton käyttöä	Ei voisi vähentää auton käyttöä	
Haluaisi vähentää auton käyttöä	4 %	23 %	27 %
Ei haluaisi vähentää auton käyttöä	18 %	54 %	73 %
	23 %	77 %	

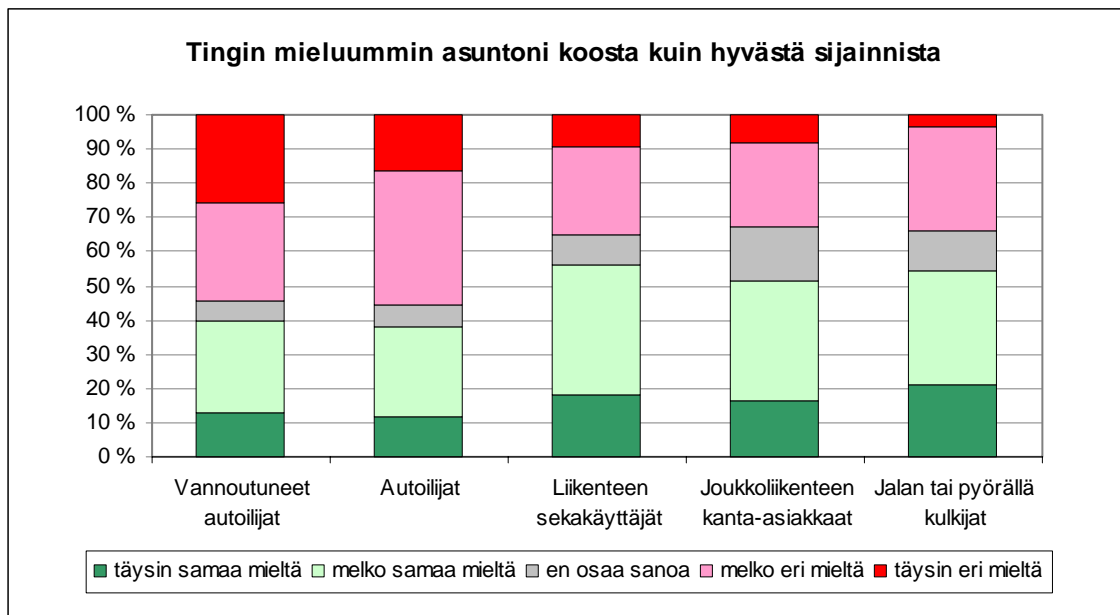
Autoilijat	Voisi vähentää auton käyttöä	Ei voisi vähentää auton käyttöä	
Haluaisi vähentää auton käyttöä	17 %	20 %	37 %
Ei haluaisi vähentää auton käyttöä	18 %	45 %	63 %
	35 %	65 %	

Kulutusapojen sekakäyttäjät	Voisi vähentää auton käyttöä	Ei voisi vähentää auton käyttöä	
Haluaisi vähentää auton käyttöä	18 %	12 %	30 %
Ei haluaisi vähentää auton käyttöä	43 %	28 %	70 %
	61 %	39 %	

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaista 17 % ja jalan tai pyörällä kulkijoista 24 % oli sekä halukas vähentämään auton käyttöönsä että koki sen mahdolliseksi. Näiden ryhmien autonkäyttö oli kuitenkin vähäistä, eikä potentiaalia autoilun vähentämiseen juuri ole.

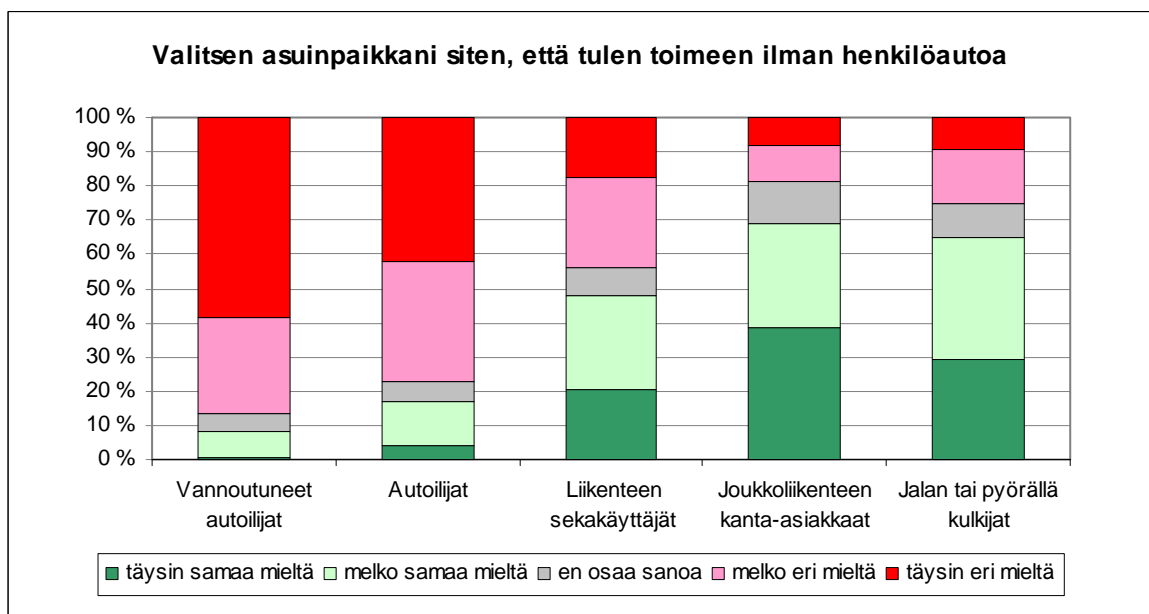
5.3.7 Asuinpaikan valinta

Autoilijat ja vannoutuneet autoilijat olivat muita ryhmiä haluttomampia tinkimään asuntonsa koosta (kuva 29). Kulutusapojen sekakäyttäjät, joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja jalan tai pyörällä kulkijat sen sijaan tinkivät enemmän asunnon koosta kuin hyvästä sijainnista. Hyvää sijaintia ei ollut mitenkään kuvailtu ja eri vastaajat ovat voineet ymmärtää sillä hyvinkin eri asioita.



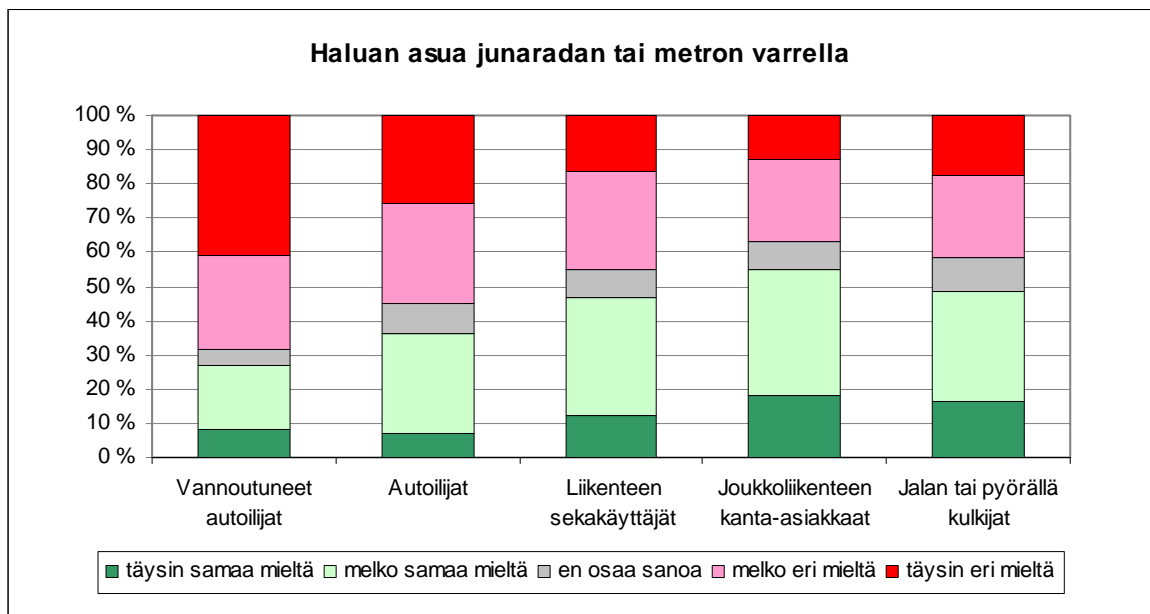
Kuva 29. Asunnon koon ja sijainnin merkitys.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja jalan tai pyörällä kulkijoiden enemmistö valitsi asuinpaikkansa siten, että tuli toimeen ilman henkilöautoa (kuva 30). Autoilijoista näin teki hyvin harva, mutta kulkutapojen sekakäyttäjistä lähes puolet. Kulkutapojen sekakäyttäjät näyttäisivät tässä suhteessa olevan lähempänä joukkoliikenteen kanta-asiakkaita kuin autoilijoita.

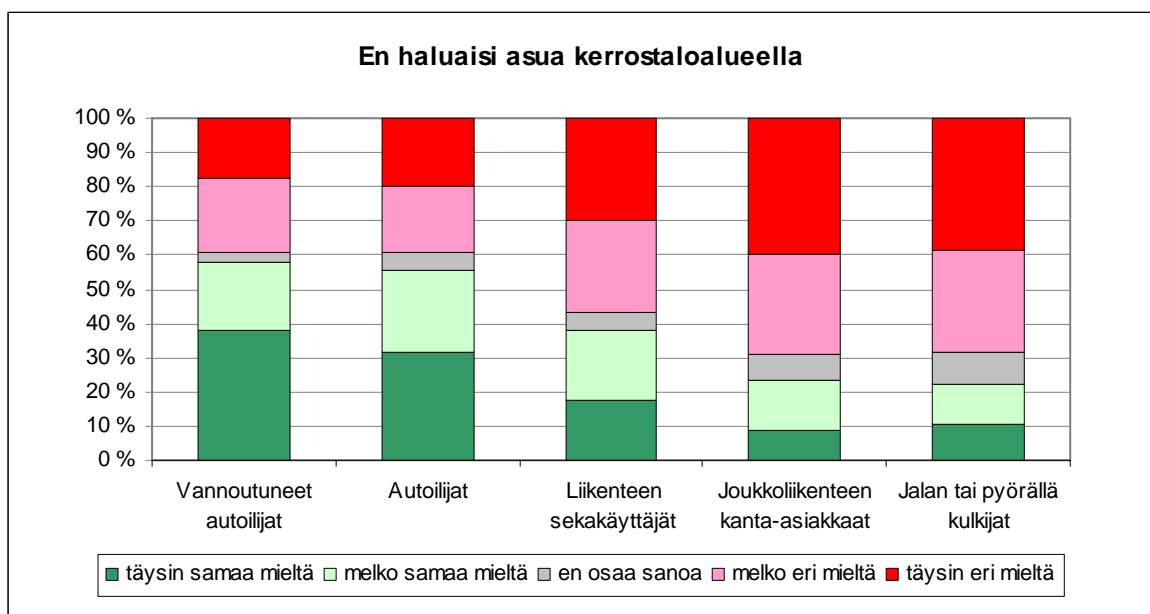


Kuva 30. Asuinpaikan valinta siten, että tulee toimeen ilman henkilöautoa.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat olivat muita halukkaampia asumaan junaradan tai metron varrella, mutta heistäkin suurin osa oli vain melko samaa mieltä väittämän kanssa. Vannoutuneet autoilijat olivat hyvin voimakkaasti junaradan tai metron varrella asumista vastaan, jopa voimakkaammin kuin kerrostaloalueella asumista vastaan (kuvat 31 ja 32). Joukkoliikenteen kanta-asiakkaille ja jalan tai pyörällä kulkijoille sen sijaan kerrostaloasuminen oli houkuttelevampaa kuin junaradan tai metron läheisyys.



Kuva 31. Asuminen junaradan tai metron varrella.



Kuva 32. Asuminen kerrostaloalueella.

Tutkimuslomakkeessa kysyttiin myös, miten paljon eri asiat vaikuttaisivat asuinpaikan valintaan, jos vastaaja olisi vaihtamassa asuntoa nykyisessä elämäntilanteessaan. Vastausten pohjalta ei kuitenkaan pystytty tekemään merkittäviä uusia havaintoja. Vastausten jakaumat on esitetty liitteessä 4.

Liikenneyhteydet työpaikalle eivät vaikuttaneet asuinpaikan valintaan sen enempää kuin liikenneyhteydet yleisesti, mikä on hieman yllättävää. Liikkujaryhmät painottivat valinnossaan luonnollisesti oman kulkutapansa palvelutasoa. Kulkutapojen sekakäyttäjät arvostivat kuitenkin joukkoliikenneyhteyksiä lähes yhtä paljon kuin joukkoliikenteen kanta-asiakkaat. Erityisen tärkeitä kulkutapojen sekakäyttäjille olivat joukkoliikenneyhteydet työpaikalle.

Kauppojen ja palvelujen haluttiin olevan kävely- tai pyöräilyetäisyydellä. Myös vannoutuneiden autoilijoiden ryhmästä noin 60 % ilmoitti, että tämä seikka vaikuttaisi paljon asuinpaikan valintaan. Vannoutuneiden autoilijoiden vastausjakauma on yllättävä, koska vannoutuneet autoilijat eivät tee juuri lainkaan matkoja kävelen tai pyörällä.

Autoilijat ja vannoutuneet autoilijat pitivät mahdollisuutta omaan pihaan selvästi tärkeämpänä kuin muut liikkujaryhmät.

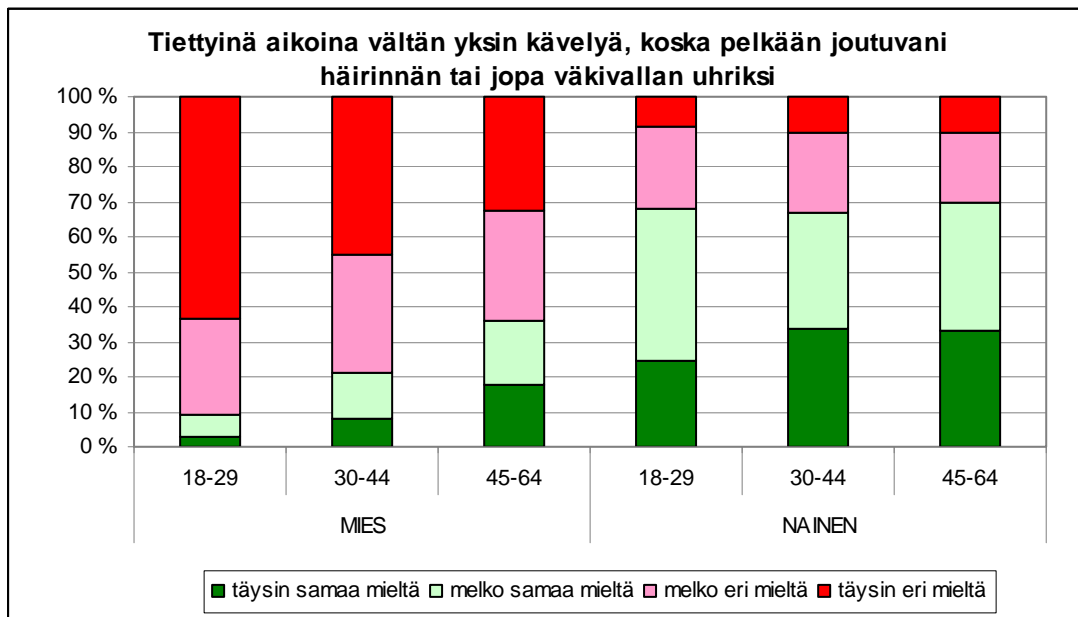
5.3.8 Sosiaalinen turvallisuus

Turvattomuuden tunne joukkoliikenteen asemilla tai yksin kulkiessa oli yleinen ongelma naisten keskuudessa. Ikäryhmästä riippumatta jopa noin 70 % naisista pelkäsi häirintää tai väkivaltaa niin paljon, että vältti yksin liikkumista tiettyinä aikoina. Naisten kokemassa turvattomuudessa ei ollut eroa sen suhteen, oliko kyse joukkoliikenteen asemasta vai yksin kävelemisestä.

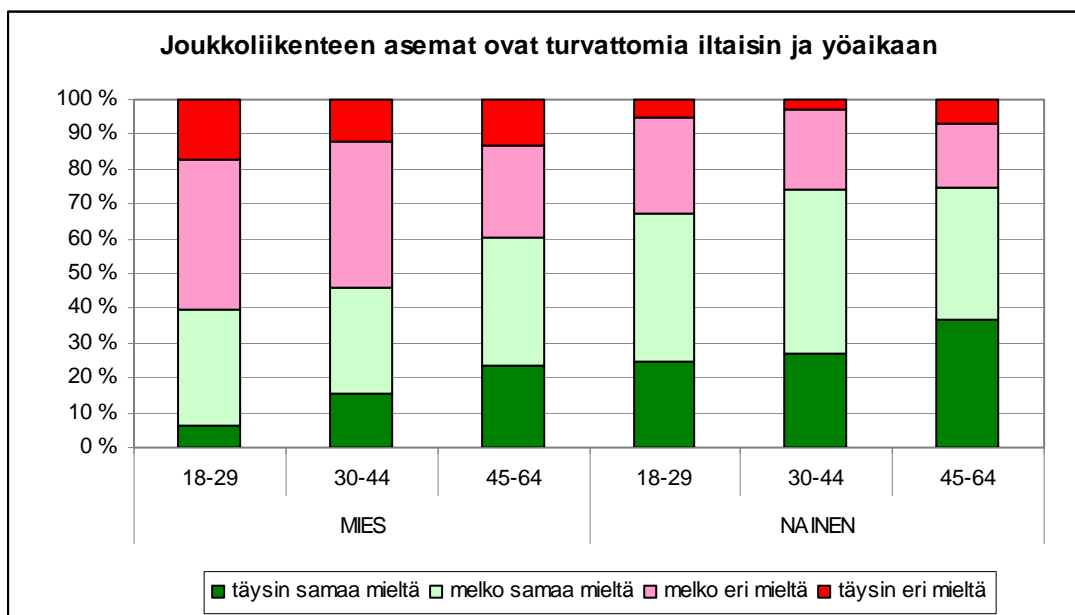
Miesten keskuudessa turvattomuuden tunne yleistyy selvästi iän myötä. Yksin liikkumista vältti ikäryhmästä riippuen vain noin 10–35 % miehistä. Miehet kokivat turvattomuutta enemmän joukkoliikenteen asemilla kuin yksin kävellessä. Väittämät oli muotoiltu hieman eri tavalla, mutta johtopäätös voitaneen silti tehdä, koska naisten kohdalla vastaavaa eroa ei ilmennyt. Ikäryhmästä riippuen 40–60 % miehistä piti joukkoliikenteen asemia turvattomina iltaisin ja yöaikaan.

Vannoutuneet autonkäyttäjät kokivat joukkoliikenteen asemat selvästi turvattommiksi kuin muut liikkujaryhmät. Ero on niin selvä, ettei se selity liikkujaryhmän ikä- tai sukupuolijakauman perusteella. Vannoutuneista autoilijoista 75 % piti joukkoliikenteen asemia turvattomina iltaisin ja yöaikaan. Yksin kävelyä vannoutuneet autoilijat eivät välttäneet sen enempää kuin muutkaan liikkujaryhmät. Vannoutuneissa autonkäyttäjissä oli noin 10 %-yksikköä muita ryhmiä vähemmän kävelyä välttäviä, mutta ero selittyy pelkän sukupuolijakauman perusteella. Muiden liikkujaryhmien välillä ei ollut merkittäviä eroja, joskin autoilijoiden ryhmässä oli nähtävissä hieman vannoutuneiden autoilijoiden ryhmän ominaisuuksia.

Naisten ja miesten mielipiteet sosiaalista turvallisuutta koskevista väittämistä on esitetty ikäryhmittäin kuvissa 33 ja 34.



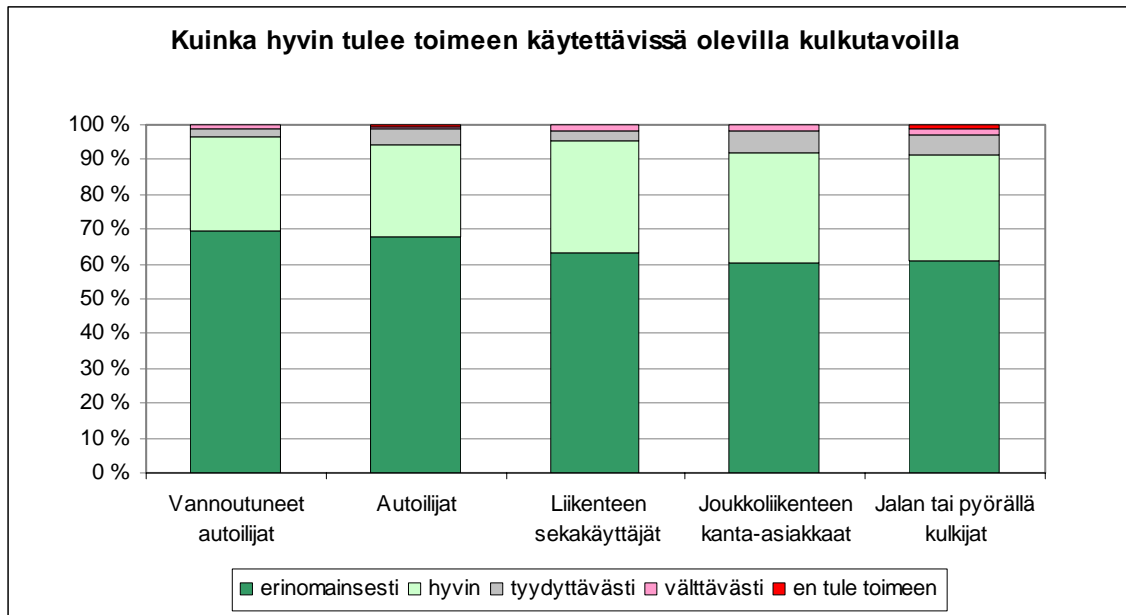
Kuva 33. Eri ikäisten naisten ja miesten mielipiteet yksin kävelyn turvattomuudesta.



Kuva 34. Mielipiteet joukkoliikenteen asemien turvattomuudesta.

5.3.9 Tyytyväisyys omiin liikkumismahdollisuuksiin

Kaikki liikkujaryhmät tulivat hyvin toimeen niillä kulkutavoilla, jotka heillä oli käytettävissä eikä liikkujaryhmien välillä ollut oleellista eroa. Erinomaisesti toimeen tulevia oli autoilijoiden ryhmissä vain noin 10 % yksikköä enemmän kuin muissa ryhmissä.



Kuva 35. Tyytyväisyys omiin liikkumismahdollisuuksiin.

5.4 Kulutusapojen "ei koskaan" käyttäjät

Kaikista vastaajista 20 % ei käytä joukkoliikennettä juuri koskaan. Autoilijoissa ja vannoutuneissa autoilijoissa joukkoliikennettä käyttämättömiä oli yhteensä 43 %.

Vannoutuneiden autoilijoiden ryhmä on jo määriteltäessä rajattu siten, että he eivät käytä lainkaan joukkoliikennettä tai polkupyörä eivätkä juurikaan kävele. Autoilijat eroavat vannoutuneista autoilijoista juuri muiden kulutusapojen käytön suhteen. Autoilijoista vain 20 % ilmoitti, ettei käytä joukkoliikennettä juuri koskaan.

Kaikista vastaajista jopa puolet ei käytä polkupyörää juuri koskaan. Hieman yllättäen joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ryhmässä oli yhtä vähän pyöräilijöitä kuin autoilijoiden ryhmässä. Polkupyörän käyttäjiä oli eniten kulutusapojen sekakäyttäjien ryhmässä, johon kuuluvista lähes 80 % käyttää polkupyörää.

Taulukko 7. Kulutusapojen käyttämättömyys liikkujaryhmittäin.

	Vannoutuneet autoilijat	Autoilijat	Kulutusapojen sekakäyttäjät	Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat	Jalan tai pyörällä kulkijat	Kaikki vastaajat
ei käytä autoa	0 %	0 %	2 %	30 %	26 %	11 %
ei käytä joukkoliikennettä	100 %	20 %	1 %	0 %	11 %	20 %
ei käytä polkupyörää	100 %	50 %	21 %	53 %	37 %	48 %
ei kävele	85 %	32 %	7 %	14 %	2 %	25 %

Joukkoliikenteen, jalankulun ja erityisesti pyöräilyn osalta kulutusavan käyttämättömyyttä ja sen syiden selvittämistä olisi tarpeen jatkaa.

6 Käyttökelpoisiksi koetut kulkutavat

Tässä luvussa on tarkasteltu kulkutavan valintaa vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa tarkastellaan mitkä kulkutavat ovat periaatteessa käytettävissä ja toisessa vaiheessa mitkä näistä kulkutavoista koetaan käyttökelpoisiksi tietyllä matkalla, luvun 6.2 tapauksessa työmatkalla. Vasta kolmannessa vaiheessa tarkastellaan, mikä kulkutapa lopulta valitaan missäkin tilanteessa.

Lähes poikkeuksetta työmatkoja tehneillä oli vähintään kaksi kulkutapaa käytettävissä ainakin periaatteessa, joten tässä vaiheessa ei vielä tapahdu lopullista kulkutavan valintaa, ainoastaan osa vaihtoehtoista suljetaan pois.

Noin kolme viidesosaa työmatkoista tehtiin tilanteissa, joissa vähintään kahden kulkutavan koettiin olevan käyttökelpoisia. Jos totutulle kulkutavalle on olemassa käyttökelpoiseksi koettu vaihtoehto, suhteellisen pienetkin muutokset palvelutasossa, asenteissa tai muissa olosuhteissa saattavat johtaa kulkutavan vaihtumiseen.

Tilanteissa joissa käyttökelpoisiksi koetut kulkutavat olivat henkilöauto ja joukkoliikenne, lähes 90 % vastaajista käytti lähinnä vain jompaa kumpaa kulkutapaa. Työmatkoilla oli siis harvinaista, että kulkutapa vaihtelee päivästä toiseen tilanteen mukaan.

6.1 Tarkastelutapa

Tässä luvussa on tarkasteltu kulkutavan valintaa vaiheittain. Lähestymistapaa kuvaava esimerkki on esitetty kuvassa 36.

Ensimmäisessä vaiheessa tarkastellaan, mitkä kaikista mahdollisista kulkutavoista ovat liikkujan käytettävissä. Tähän vaiheeseen liittyvät yksilön valinnat ovat pitkävaikutteisia ja asenteet tai muut yksilön ominaisuudet hitaasti muuttuvia.

Toisessa vaiheessa mahdollisista kulkutavoista valitaan ne, jotka koetaan jollain tietyllä matkalla käyttökelpoisiksi. Valinta voi tapahtua objektiivisin tai subjektiivisin perustein.

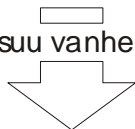
Kolmannessa vaiheessa jäljelle jääneistä käyttökelpoisista kulkutavoista valitaan se, jonka koetaan parhaiten palvelevan kulloistakin liikkumistarvetta.

Jos totutulle kulkutavalle on olemassa käyttökelpoiseksi koettu vaihtoehto, suhteellisen pienetkin muutokset palvelutasossa, asenteissa tai muissa olosuhteissa saattavat johtaa kulkutavan vaihtumiseen. Tarkastelun perusteella voidaan arvioida, kuinka usein kulkutottumusten muuttuminen edellyttää olosuhteiden merkittäviä muutoksia ja kuinka usein kulkutapa voi olla helpommin vaihdettavissa.

Kaikki kulkutavat



Nuori ajokortiton henkilö, asuu vanhempiensa luona, joilla on auto.



Käytettävissä olevat kulkutavat



Matka on päivittäinen opiskelumatka, 4 km.



Käyttökelpoiset kulkutavat



Matka tehdään sateisena syyspäivänä.



Valittu kulkutapa



Kuva 36. Kulkutavan valinnan vaiheittaista tarkastelua kuvaava esimerkki.

6.2 Kulkutavan valinnan vaiheet työmatkoilla

Kulkutavan valinnan vaiheita tutkittiin talvella tehtyjen työmatkojen osalta. Tarkasteluun otettiin mukaan 779 työmatkoja tehnyttä vastaajaa, jotka olivat vastanneet kaikkiin analyysissä käytettyihin kysymyksiin. Tarkastelu tehtiin laajentamattoman aineiston pohjalta. Tulokset on esitetty kaaviona kuvassa 37.

6.2.1 Käytettävissä olevat kulkutavat

Kaikki neljä kulkutapaa olivat 63 %:n käytettävissä. Kolmea kulkutapaa pystyi käyttämään 31 % työmatkoja tehneistä. Lähes poikkeuksetta työmatkoja tehneillä oli vähintään kaksi kulkutapaa käytettävissään, joten käytettävissä olevien kulkutapojen tarkastelussa ei vielä tapahdu lopullista kulkutavan valintaa, ainoastaan osa vaihtoehdoista voidaan sulkea pois.

Työmatkoja tehneiden vastaajien käytettävissä olleet kulkutavat olivat:

- kaikki kulkutavat käytettävissä (63 %)
- joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku käytettävissä (17 %) (auto puuttuu)
- henkilöauto, joukkoliikenne ja jalankulku käytettävissä (14 %) (pyörä puuttuu)
- joukkoliikenne ja jalankulku käytettävissä (6 %) (auto ja pyörä puuttuu)
- muut yhdistelmät (1 %)

6.2.2 Käyttökelpoiset kulkutavat

Toisessa vaiheessa tarkasteltiin, mitkä kulkutavoista olivat käyttökelpoisia nimenomaan työmatkoilla. Kulkutavan katsottiin olevan käyttökelpoinen, jos vastaaja piti työmatkan tekemistä tällä kulkutavalla vähintään mahdollisena vaihtoehtona. Kyselylomakkeen kysymyksessä 30 vastausvaihtoehtoja olivat "oikein hyvin", "mahdollinen vaihtoehto", "vain jos ei ole muuta vaihtoehtoa" ja "käytännössä mahdotonta".

Kun tarkastellaan suurinta 489 vastaajan osajoukkoa, jolla oli kaikki kulkutavat käytettävissä, vain 5 % piti kaikkia kulkutapoja käyttökelpoisina työmatkoilla. Kolmea kulkutapaa piti käyttökelpoisina 14 % ja yleisimmässä tapauksessa eli 53 %:lla oli kaksi käyttökelpoista kulkutapaa. Lopullisen kulkutavan valinnan teki siis jo tässä vaiheessa 28 % tarkasteltavasta osajoukosta, koska he kokivat vain yhden kulkutavan olevan käyttökelpoinen työmatkallaan. Ainoa käyttökelpoinen kulkutapa oli lähes poikkeuksetta henkilöauto (20 %) tai joukkoliikenne (7 %).

Loppujen 72 %:n käyttökelpoisiksi ilmoittamat kulkutavat olivat:

- henkilöauto ja joukkoliikenne (48 %)
- henkilöauto, joukkoliikenne ja kävely (7 %)
- kaikki kulkutavat (5 %)
- henkilöauto, pyöräily ja kävely (3 %)
- muut 8 erilaista yhdistelmää (10 %)

Kun loputkin aineistosta analysoitiin vastaavasti voitiin todeta, että yhteensä 38 % piti vain yhtä kulkutapaa käyttökelpoisena ja 62 %:lla oli useampia mahdollisia vaihtoehtoja työmatkan kulkutavaksi.

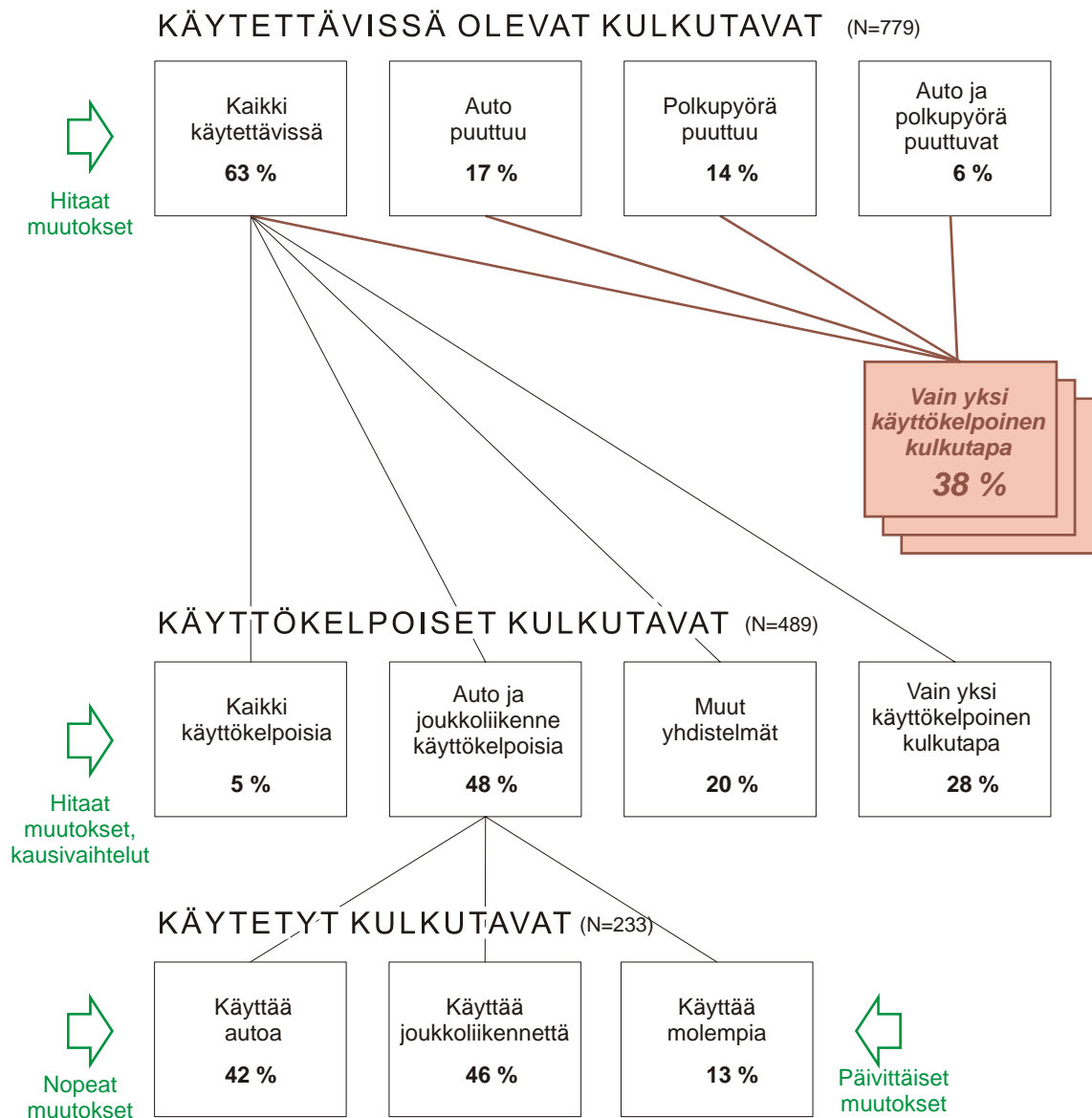
Tarkastelun perusteella voidaan esittää karkea arvio kulkutapojen kilpailutilanteesta työmatkoilla. Noin kolme viidesosaa työmatkoista tehdään tilanteissa, joissa koetaan olevan vähintään kaksi käyttökelpoista kulkutapaa. Tällöin suhteellisen pienetkin muutokset palvelutasossa, asenteissa tai muissa olosuhteissa saattavat muuttaa kulkutottumuksia. Vastaavasti noin kaksi viidesosaa työmatkoista on sellaisia, että palvelutason tai muiden olosuhteiden kohtuulliset muutokset ovat käytännössä merkityksettömiä kulkutavan valinnan kannalta.

6.2.3 Käytetyt kulkutavat

Kolmannessa vaiheessa tarkastelua jatkettiin edelleen ja tutkittiin, mitä käyttökelpoisiksi kokemistaan kulkutavoista vastaajat ilmoittivat todellisuudessa käyttävänsä vähintään melko usein. Jotta havaintomäärä riittää, voidaan tarkastella vain suurinta osajoukkoa (n=233), jolla

kaikki kulkutavat ovat käytettävissä ja jotka kokevat henkilöauton ja joukkoliikenteen käyttökelpoisiksi kulkutavoiksi.

Tästä osajoukosta 46 % käytti työmatkoillaan joukkoliikennettä, 42 % käytti henkilöautoa ja 13 % käytti molempia. Vaikka vastaajat siis kokivat sekä joukkoliikenteen että henkilöauton mahdollisiksi vaihtoehtoiksi, käytännössä lähes 90 % vastaajista käytti lähinnä sitä kulkutapaa johon oli tottunut. Vain 13 % käytti molempia kulkutapoja yhtä yleisesti. Työmatkoilla on siis varsin harvinaista, että kulkutapa vaihtelee päivästä toiseen tilanteen mukaan.



Kuva 37. Vaiheittainen kulkutavan valinta pääkaupunkiseudun työmatkoilla talvella.

7 Yhteenveto

Tässä tutkimuksessa on selvitetty, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät eri kulkutapoja ja kuinka sitoutuneita he ovat tietyn kulkutavan käyttöön. Lisäksi on selvitetty kulkutapavalintojen syitä ja taustoja, esimerkiksi sosioekonomisten tekijöiden vaikutusta kulkutavan valintaan. Työssä muodostettiin viisi liikkujaryhmää sen mukaan, mitä kulkutapaa vastaajat yleensä käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulkutavan käyttöön. Tutkimuksen perusjoukkona oli pääkaupunkiseudulla vakinaisesti asuvat 18–64 -vuotiaat henkilöt.

Henkilön niin sanottu kulkutapapaletti muodostuu hänen käyttämistään kulkutavoista ja kunkin kulkutavan käytön yleisyydestä. Pääkulkutavalla tarkoitetaan sitä kulkutapaa, jota henkilö käyttää tietyn matkaryhmän matkoilla useammin kuin muita kulkutapoja. Kulkutapapaletit olivat erittäin monimuotoisia. Tutkimusaineistossa esiintyi 237 erilaista kulkutapapalettia eli lähes kaikki teoreettiset mahdollisuudet.

Yleisimmät kulkutapapaletit sisälsivät vain yhden kulkutavan, jota käytettiin lähes aina. Päivittäistavaroiden ostosmatkoilla tämä kulkutapa oli henkilöauto tai jalankulku ja muissa matkaryhmissä henkilöauto tai joukkoliikenne.

Tietyn matkaryhmän matkoilla noin puolet vastaajista käytti vain yhtä kulkutapaa. Noin kolmannes käytti useampia kulkutapoja, mutta yksi näistä oli selkeästi pääkulkutapa, jota käytettiin muita useammin. Viidennes vastaajista käytti kahta tai useampaa kulkutapaa yhtä usein, jolloin selkeää yhtä pääkulkutapaa ei ollut. Useamman kulkutavan sekakäyttö oli lähes yhtä yleistä kaikissa matkaryhmissä.

Tarkasteltaessa saman henkilön erilaisilla matkoilla käyttämiä kulkutapoja, alle kolmannes vastaajista oli voimakkaasti sitoutunut tietyn pääkulkutavan käyttöön ja käytti sitä lähes kaikilla matkoilla. Yhteen pääkulkutapaan sitoutuneista 80 % oli sitoutunut henkilöauton käyttöön.

Sekakäytön määrittelyllä ja rajauksella oli suuri merkitys tulosten kannalta. Erilaisilla määrittelyillä sekakäyttäjiksi voitiin luokitella 15–60 % vastaajista. Esimerkiksi jos sekakäyttäjäksi luokitellaan henkilö, joka käyttää lähes aina autoa ja silloin tällöin joukkoliikennettä, päädytään aivan toisenlaiseen tulokseen, kuin jos sekakäyttäjän edellytetään käyttävän kahta kulkutapaa yhtä usein. Tutkimuksen perusteella ei voida suositella mitään tiettyä sekakäytön määrittelyä, vaan määrittely tulee tapauskohtaisesti sovittaa tarkastelunäkökulmaan.

Työssä muodostetut liikkujaryhmät ja niiden osuudet olivat vannoutuneet autoilijat (12 %), autoilijat (30 %), joukkoliikenteen kanta-asiakkaat (22 %), jalan tai pyörällä kulkijat (14 %) ja kulkutapojen sekakäyttäjät (22 %).

Vannoutuneilla autoilijoilla henkilöauto on kaikissa matkaryhmissä ainoa pääkulkutapa, eivätkä he pyöräile tai käytä joukkoliikennettä. 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 pääkulkutapanaan. Sekakäyttäjällä voi olla useampia tasarvoisia pääkulkutapoja samassa matkaryhmässä tai hänellä voi olla eri pääkulkutapa eri matkaryhmissä.

Tyypillinen vannoutunut autoilija oli yli 45-vuotias mies, joka asui Pohjois-Espoossa omakoti- tai rivitalossa. Taloudessa oli yleensä kaksi tai useampia autoja.

Tyypillinen autoilija oli yli 30-vuotias mies tai nainen. Autoilijan taloudessa oli usein alle 18-vuotiaita lapsia ja perhe asui Espoossa tai Vantaalla omakoti- tai rivitalossa.

Kulkuapojen sekakäyttäjät olivat kaiken ikäisiä miehiä ja naisia. He asuivat hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella kerros- ja rivitaloissa. Sekakäyttäjille oli tyypillistä, että useamman aikuisen taloudessa oli yksi auto.

Tyypillinen joukkoliikenteen kanta-asiakas oli nainen tai alle 30-vuotias mies. Joukkoliikenteen kanta-asiakas asui Helsingissä kerrostalossa eikä hänellä ollut autoa.

Jalan tai pyörällä kulkijat olivat kaiken ikäisiä miehiä ja naisia. He asuivat tavallista useammin Helsingin kantakaupungissa, mutta saattoivat asua myös esimerkiksi Tapiolassa.

Kaikki liikkujaryhmät tulivat hyvin toimeen niillä kulkutavoilla, jotka heillä oli käytettävissä eikä liikkujaryhmien välillä ollut tässä suhteessa juurikaan eroa.

Lapsiperheitä oli selvästi vähiten joukkoliikenteen kanta-asiakkaissa. Kahdessa autoilijoiden ryhmässä lapsiperheiden osuus oli lähes kolminkertainen joukkoliikenteen kanta-asiakkaisiin verrattuna. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkijat asuivat selvästi muita useammin yksin.

Käyttäjryhmien osuuksissa oli selkeitä alueellisia eroja. Erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkijat, mutta myös kulkuapojen sekakäyttäjät ilmoittivat valitsevansa asuinpaikkansa siten, että voivat tulla toimeen ilman henkilöautoa.

Yleisin syy autonomistukseen oli, että autoa tarvitaan työmatkoihin. Muita yleisiä syitä olivat auton tarve työssä, kesämökki, lapset ja perhe sekä halu säilyttää mahdollisuus auton käyttöön tarvittaessa. Autottomista talouksista vain noin viidennes tarvitsisi auton ja samoin noin viidennes aikoi hankkia auton heti, kun siihen tulee mahdollisuus. Noin neljännes autollisten talouksien vastaajista voisi ajatella luopuvansa ainakin yhdestä autosta.

Jalan ja pyörällä kulkiessa saatu liikunta oli voimakas kevyen liikenteen käyttöön kannustava motiivi kaikissa liikkujaryhmissä. Ympäristöseikkojen merkitys kulkutavan valinnassa oli sen sijaan vähäisempi. Positiivinen ja henkilökohtaisia hyötyjä korostava markkinointi lieneekin tehokkaampaa kuin vetoaminen yhteiseen etuun, esimerkiksi ympäristön säästymiseen. Matkan hinnalla ei ollut merkitystä autoilijoille, mutta se vaikutti muiden liikkujaryhmien valintoihin. Noin puolet vastaajista piti joukkoliikenteellä kulkemista edullisena.

Vannoutuneet autoilijat ja osittain myös autoilijat kokivat, etteivät joukkoliikenteen reitit ja aikataulut sovellu heille ja että joukkoliikenteen käyttö on vaivalloista. Kävelyetäisyys joukkoliikenteen pysäkillä ei kuitenkaan ollut liian pitkä edes vannoutuneille autoilijoille ja he kokivat saavansa helposti selville joukkoliikenteen reitit ja aikataulut. Joukkoliikenteen kanta-asiakkailla, kulkuapojen sekakäyttäjillä ja jalan tai pyörällä kulkijoilla oli hyvin myönteinen kuva joukkoliikenteen palvelutasosta.

Vannoutuneet autoilijat eivät olleet halukkaita tai eivät pystyneet vähentämään auton käyttöään. Autoilijoista ja kulkutapojen sekakäyttäjistä vajaa viidennes oli sekä halukas vähentämään auton käyttöään että koki sen mahdolliseksi. Koska autoilijat ovat suurin ryhmä ja käyttävät autoa sekakäyttäjiä enemmän, tässä ryhmässä on määrällisesti suurin potentiaali vähentää auton käyttöä.

Turvattomuuden tunne oli vakava ongelma naisille. Ikäryhmästä riippumatta noin 70 % naisista pelkäsi häirintää tai väkivaltaa niin paljon, että vältti yksin liikkumista tiettyinä aikoina.

Kaikista vastaajista 20 % ei käyttänyt joukkoliikennettä juuri koskaan. Autoilijoissa ja vannoutuneissa autoilijoissa joukkoliikennettä käyttämättömiä oli yhteensä 43 %.

Työssä tarkasteltiin myös sitä, mitkä kulkutavat vastaajat kokivat käyttökelpoisiksi riippumatta siitä, käyttivätkö he näitä kulkutapoja vai eivät. Työmatkoilla kaksi viidesosaa vastaajista koki vain yhden kulkutavan käyttökelpoiseksi. Vastaavasti kolme viidesosaa työmatkoista tehtiin tilanteissa, joissa käyttökelpoisia kulkutapoja on vähintään kaksi. Kun totutulle kulkutavalle on olemassa käyttökelpoiseksi koettu vaihtoehto, suhteellisen pienetkin muutokset palvelutasossa, asenteissa tai muissa olosuhteissa saattavat johtaa kulkutavan vaihtumiseen. Työmatkoilla oli kuitenkin harvinaista, että kulkutapa vaihteli päivästä toiseen tilanteen mukaan.

Tutkimus osoitti, että ihmisten erittäin monimuotoiset liikkumistottumukset on mahdollista jäsentää hallittaviksi kokonaisuuksiksi siten, että niitä voidaan kuvata määrällisesti. Liikkumistottumuksiin perustuva käyttäjäryhmittely tukee kulkumuotovalintojen, sosioekonomisten tekijöiden ja mielipiteiden välisten yhteyksien tarkastelua.

Pääkaupunkiseudun asukkaiden enemmistö käyttää kulkutapoja monipuolisesti eikä ole sitoutunut vain yhden kulkutavan käyttöön. Vaikka yhteen kulkutapaan sitoutuneet ovat lähes aina autoilijoita, myös autoilijoiden enemmistö käyttää useita kulkutapoja.

17. Tarvittaisinko 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 kaksi autoa

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

- 1) kyllä
- 2) en

KAIKKI VASTAAVAT SEURAAVIIN KYSYMYKSIIN.

20. Kuvittele, että nykyisessä elämäntilanteessasi voisit kävelyn lisäksi käyttää vain yhtä muuta kulkutapaa pääkaupunkiseudun matkoilla. Kuinka hyvin tulisit toimeen, jos voisit vain kävellä ja ...

- a) pyörällä?
- 1) erinomaisesti
 - 2) hyvin
 - 3) tyydyttävästi
 - 4) välttävästi
 - 5) en tulisi toimeen

b) käyttää joukkoliikennettä?

- 1) erinomaisesti
- 2) hyvin
- 3) tyydyttävästi
- 4) välttävästi
- 5) en tulisi toimeen

c) ajaa omalla autolla (jos sellainen olisi)?

- 1) erinomaisesti
- 2) hyvin
- 3) tyydyttävästi
- 4) välttävästi
- 5) en tulisi toimeen

21. Entä nykyisessä todellisessa tilanteessasi, kuinka hyvin tulet toimeen niillä kulkutavoilla, jotka sinulla on käytettävissäsi pääkaupunkiseudun matkoilla?

- 1) erinomaisesti
- 2) hyvin
- 3) tyydyttävästi
- 4) välttävästi
- 5) en tule toimeen

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. Tarvittaisinko taloudessasi autoa?

- 1) kyllä
- 2) ei

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

- 1) kyllä
- 2) en

AUTOTOMAT 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 pääle edulliseksi jonkin tietyn harrastuksen takia kesämökin takia haluan säilyttää mahdollisuuden auton käyttöön tarvittaessa usein paljon tavaroita kuljettavana 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)

4. Pystytkö terveytesi puolesta kulkemaan kävellen ja polkupyörällä?

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

5. Kuinka pitkiä matkoja voisit ajatella tekeväsi kävellen 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 pääkaupunkiseuduilla?

- 1) matk kortti, kausi (ent. näytölippu)
- 2) - " - , arvoa (ent. sarjalippu)
- 3) - " - , talvella kausi ja kesällä arvoa
- 4) - " - , sisäistä kausi, seutu arvoa
- 5) - " - , vaihtelevasti kausi tai arvoa
- 6) muu ennakkoostettu lippu
- 7) kertalippu kuljettajalta/konduktööriltä
- 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 tai maksullista yhteiskäyttöautoa?

- 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

LIIKENNETUTKIMUS

Tässä tutkimuksessa kysytään, mitä kulkutapoja yleensä käytät erilaisilla matkoilla. Lisäksi tutkimuksessa kysytään liikkumiseen liittyviä mieltäsi sekä taustatietoja.

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

Pelkästään ulkoilu- tai kuntoilumielissä tehtyjä kävely- ja pyörälenkkeilyä ei lasketa mukaan. Ammatillisesti 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, rasiita 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

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

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

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

23. Missä työpaikkasi (tai vastaava) sijaitsee?

- 1) Helsinki, Kaupunginosa: _____
 2) Espoo, kaupunginosa: _____
 3) Vantaa, kaupunginosa: _____
 4) Muu: _____

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 kumpaankin suuntaan
 3) harvemmin kuin päivittäin
 4) en

JOS SINUN ON VÄLTÄMÄTTÄ 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 pysäkillä ja pysäköintä 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 mahdollonta
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 RASTITTA SELLAISTA KULKUTAPAA, JOTA KÄYTÄT VAIN HARVOIN KYSEISELLÄ MATKALLA.

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

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

Päivittäiset työ- tai opiskelu- matkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Päivittäis- tavaroiden ostomatkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Muut ostos- ja asiointimatkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Säännölliset matkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat	auto	bussi tai juna	lentokone
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein 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
Haluun tehdä matkoja kävelen 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 elämänhalintaa	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 pääväylä 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 pysäkille on liian pitkä	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen asemat 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

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.

Päivittäiset työ- tai opiskelu- matkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin
Päivittäis- tavaroiden ostosmatkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin
Muut ostos- ja asiointimatkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin
Säännölliset matkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin
Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin
Pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat	auto	bussi tai juna	lentokone	/
	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin	lähies aina melko usein silloin tällöin	

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
Tingimieluunmin 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 missään muualla	1	2	3	4	0
Haluun asua junaradan tai metron varrella	1	2	3	4	0
En haluaisi asua kerrostaloalueella	1	2	3	4	0

35. Kuvittele tilannetta, jossa olisit vaihtamassa asuntoa nykyisessä elämäntilanteessasi. Kuinka paljon seuraavat asiat vaikuttaisivat asuinpaikan valintaan?

	vaikuttaisi erittäin paljon	vaikuttaisi paljon	vaikuttaisi jonkin verran	vaikuttaisi vähän tai ei lainkaan	en osaa sanoa
Liikenneyhteydet työpaikalle					
- autolla	1	2	3	4	0
- joukkoliikenteellä	1	2	3	4	0
- pyörällä tai kävelen	1	2	3	4	0
Liikenneyhteydet yleisesti					
- autolla	1	2	3	4	0
- joukkoliikenteellä	1	2	3	4	0
- pyörällä tai kävelen	1	2	3	4	0
Asuinalueen lapsiystävällisyys, koulut, isovanhemmat yms.	1	2	3	4	0
Alue on tuettu ennestään	1	2	3	4	0
Kaupat ja palvelut kävely- tai pyöräilyetäisyydellä	1	2	3	4	0
Asuinalue on minun tyyliseni	1	2	3	4	0
Mahdollisuus omaan pihaan	1	2	3	4	0
Asuinalueen rauhallisuus	1	2	3	4	0
Lähivirkistysalueiden laatu	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, keskkoulu
- 2) keskiaste (ylioppilas ja/tai ammatillisia opintoja 1–3 vuotta)
- 3) opistotason ammatittutkinto
- 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) kotitaiti/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 yhteystietojani vain arvontaa varten
- 3) En osallistu arvontaan (yhteystietoja ei tarvita)

Suuret kiitokset avustasi! Muistathan palauttaa lomakkeen oheisessa vastauskuoressa 23.5. mennessä. Palkinnot arvotaan 27.5. ja voittajille ilmoitetaan henkilökohtaisesti.

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

Nimi: _____

Osoite: _____

Puhelin: _____

LIITE 2

Kulutusajon rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali

Vastaukset ja vastausprosentti ositteittain

		Ikä 18 - 29	Ikä 30 - 44	Ikä 45 - 64
Miehet	PKS	80 / 21 %		
Naiset	PKS	169 / 40 %		
Miehet	Helsinki		101 / 33 %	113 / 35 %
Naiset	Helsinki		112 / 41 %	159 / 43 %
Miehet	Esp, Van		61 / 31 %	105 / 40 %
Naiset	Esp, Van		66 / 32 %	126 / 47 %

Yhteensä 1092 vastausta, vastausprosentti 36,4 %.

Laajennuskertoimet

		Ikä 18 - 29	Ikä 30 - 44	Ikä 45 - 64
Miehet	PKS	1083		
Naiset	PKS	642		
Miehet	Helsinki		642	601
Naiset	Helsinki		579	498
Miehet	Esp, Van		822	507
Naiset	Esp, Van		759	463

Vastausten määrä kunnan, sukupuolen ja ikäryhmän mukaan

Kunta	Sukup	Ikä 18 - 29	Ikä 30 - 44	Ikä 45 - 64
Espoo	Mies	24	34	61
Espoo	Nainen	33	44	63
Helsinki	Mies	40	102	114
Helsinki	Nainen	114	110	159
Vantaa	Mies	14	26	46
Vantaa	Nainen	21	20	58
Kauniainen	Mies	1	0	0
Kauniainen	Nainen	0	2	4

Perusjoukko kunnan, sukupuolen ja ikäryhmän mukaan

Kunta	Sukup	Ikä 18 - 29	Ikä 30 - 44	Ikä 45 - 64
Espoo	Mies	19938	27063	27706
Espoo	Nainen	18630	27509	30638
Helsinki	Mies	51154	64872	67867
Helsinki	Nainen	56796	64858	79192
Vantaa	Mies	14981	22311	24486
Vantaa	Nainen	14829	21719	26495
Kauniainen	Mies	552	745	1088
Kauniainen	Nainen	519	867	1177

Yleisimmät täydellä tarkkuudella muodostetut kulkutapapaaletit talvella matkaryhmittäin

Työmatkat	Päivittäistavaroiden ostosmatkat	Muut ostosmatkat	Säännölliset harrastusmatkat	Muut vapaa-ajan matkat	Pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat
ket311	ket312	ket313	ket314	ket315	ket316
Frequency	Frequency	Frequency	Frequency	Frequency	Frequency
100	1000	1000	0	1000	1000
210	235	292	265	300	389
1000	1	100	1000	100	1330
204	167	118	262	118	88
0	1003	65	100	0	1030
159	64	2200	64	1300	100
103	50	36	103	2200	1300
56	42	33	26	3100	0
3100	301	0	1300	103	3100
1	2002	27	20	17	26
32	31	26	1003	103	24
24	3001	31	101	1	23
103	100	28	202	1200	21
21	1033	21	2200	1003	19
17	1303	20	14	102	13
12	202	18	12	102	16
11	1300	18	8	1333	15
11	102	17	8	3000	15
10	103	16	8	3000	13
10	1333	12	8	101	1020
8	3301	12	8	202	3000
7	201	11	7	1303	2230
7	1002	11	7	2002	10
7	2000	11	6	2100	10
6	1002	10	6	3200	2200
6	2000	10	6	1002	2200
6	2003	10	6	1002	330

Koodiavain:

1000	Henkilöauto lähes aina	100	Joukkoliikenne lähes aina	10	Polkupyörä*) lähes aina	1	Kävely lähes aina
2000	Henkilöauto melko usein	200	Joukkoliikenne melko usein	20	Polkupyörä*) melko usein	2	Kävely melko usein
3000	Henkilöauto silloin tällöin	300	Joukkoliikenne silloin tällöin	30	Polkupyörä*) silloin tällöin	3	Kävely silloin tällöin

*) Pidemmällä loma-, vierailu- ja mökkimatkoilla lentokone. Kts. kyselylomake liite 1.

Yleisimmät täydellä tarkkuudella muodostetut kulkutapaletit kesällä matkaryhmittäin

Työmatkat	Päivittäistavaroiden ostosmatkat		Muut ostosmatkat		Säännölliset harrastusmatkat		Muut vapaa-ajan matkat		Pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat		
	ket311	Frequency	ket312	Frequency	ket313	Frequency	ket314	Frequency	ket315	Frequency	ket316
1000	198	0	205	1000	255	0	395	0	261	100	312
0	181	1000	200	0	211	1000	216	1000	234	0	262
100	148	1	115	100	76	100	62	100	74	103	72
1300	74	1003	42	1300	38	1	48	1300	44	133	71
3100	41	1033	29	2200	21	10	23	2200	19	10	54
10	37	301	24	1	17	1300	20	1333	18	130	43
1	28	2002	23	103	17	103	14	1	17	101	22
101	20	3001	22	202	16	1033	12	1200	16	310	22
130	20	100	18	222	15	1003	10	3100	15	120	15
1030	20	10	16	3100	14	2020	9	1030	14	13	14
103	14	1030	14	1003	13	101	8	1003	13	123	13
310	14	1300	13	1333	13	20	7	102	12	313	13
3010	14	21	12	101	11	202	7	220	11	102	12
3310	11	1333	11	1033	11	222	7	103	10	132	11
13	10	202	10	301	10	13	6	10	9	22	9
1330	10	1303	9	1200	10	102	6	200	9	202	8
102	8	2	8	1303	10	301	6	222	9	220	8
3133	8	13	8	3000	10	310	6	3000	9	223	8
1020	7	1330	8	1330	9	1030	6	101	8	1	7
1100	7	2001	8	10	8	1333	6	1033	8	300	7

Koodiavain:

1000	Henkilöauto lähes aina	100	Joukkoliikenne lähes aina	10	Polkupyörä*) lähes aina	1	Kävely lähes aina
2000	Henkilöauto melko usein	200	Joukkoliikenne melko usein	20	Polkupyörä*) melko usein	2	Kävely melko usein
3000	Henkilöauto silloin tällöin	300	Joukkoliikenne silloin tällöin	30	Polkupyörä*) silloin tällöin	3	Kävely silloin tällöin

*) Pidemmällä loma-, vierailu- ja mökkimatkoilla lentokone. Kts. kyselylomake liite 1.

Kysymys 35. Kuvittele tilannetta, jossa olisit vaihtamassa asuntoa nykyisessä elämäntilanteessasi. Kuinka paljon seuraavat asiat vaikuttaisivat asuinpaikan valintaan?

