

Joukkoliikenteen asukaskysely



SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	4
1 JOHDANTO	5
1.1 TILANNEKATSAUS	5
1.2 JOUKKOLIIKENTEEN ASUKASKYSELY	6
1.2.1 Asukaskyselyn toteutus	6
1.2.2 Tutkimuksen sisältö	6
1.2.3 Vastausmäärät	6
1.2.4 Tutkimusaineiston sisältö	8
1.2.5 Tutkimusmenetelmien arviointi	10
1.2.6 Käsitteet	11
1.3 AIEMMAT JOUKKOLIIKENNETUTKIMUKSET	11
1.3.1 Kysely kuntapäätäjille	11
1.3.2 Kysely bussimatkustajille	11
1.3.3 Oulun seudun liikennetutkimus	12
2 KYSELYJEN TULOKSET	13
2.1 VASTAAJAT JA LIKKUMISTOTTUMUKSET	13
2.2 MIELIKUVA OULUN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEESTÄ	13
2.3 JOUKKOLIIKENTEEN OSATEKIJÖIDEN MERKITYS	17
2.4 NÄKEMYKSET JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISTARPEISTA	19
2.5 MATKUSTUSPOTENTIAALI	22
2.6 HINNOITTELU	26
3 MUILLA KAUPUNKISEUDUILLA TOTEUTTUJA JOUKKOLIIKENNETUTKIMUKSIA	27
3.1 KUOPION SEUTU	27
3.2 UUSIMAA	27
3.3 TURUN SEUTU	28
4 JOHTOPÄÄTÖKSET	29
4.1 JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISEEN SUHTAUDUTAAN MYÖNTEISESTI	29
4.2 MIELIKUVA OULUN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEESTÄ ON KESKITASOA	29
4.3 TARVITAAN MONIPUOLISTA TIEDOTTAMISTA	30
4.4 JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASON PARANTAMINEN LISÄISI JOUKKOLIIKENNEMATKOJA	30
4.5 LIPPUJEN HINNOITTELU JA REITISTÖÄ TULEE KEHITTÄÄ	31
4.6 PALVELUTASON KEHITTÄMISTARPEET JA KEHITTÄMISEN PAINOPISTEET	31
4.7 PUHELINHAASTATELU ON LUOTETTAVA TUTKIMUSMENETELMÄ	33
5 EHDOTUKSIA JATKOTOIMISTA	34
5.1 LINJASTOSUUNNITTELU	34
5.2 KYSELYTUTKIMUKSEN TOISTAMINEN	35

TIIVISTELMÄ

Tässä tutkimuksessa selvitettiin Oulun seudun asukkaiden näkemyksiä joukkoliikenteen nykyisestä palvelutasosta ja kehittämiskohteista. Tutkimus toteutettiin puhelinhaastatteluina satunnaisesti valituille seudun asukkaille. Lisäksi kaikille halukkaille seudun asukkaille tarjottiin mahdollisuus vastata vastaavaan kyselyyn internetin kautta.

Internet-tutkimukseen vastasi 1529 henkilöä ja puhelintutkimukseen haastateltiin 1969 henkilöä. Ositetun otannan ja alueellisen kiintiöinnin avulla puhelintutkimuksen ikä- ja sukupuolijakauma saatiin vastaamaan seudun 15–75-vuotiaiden ikä- ja sukupuolirakennetta. Tutkimustavasta johtuen voidaan laajennettujen puhelintutkimuksen tulosten katsoa edustavan seudun asukkaiden näkemystä keskimäärin. Huomionarvoista on, että internetissä vastanneet arvioivat Oulun seudun joukkoliikenteen selvästi huonommaksi kuin puhelimesa haastatellut. Internet-tutkimuksessa naiset ja nuoremmat ikäluokat olivat yliedustettuina.

Seudun joukkoliikenne sai tutkimuksessa yleisarvosanan 7,13. Oulun kaupungin ulkopuolella asuvat olivat joukkoliikennepalveluihin aavistuksen tyytyväisempiä, kuin kaupungin alueella asuvat. Erityisen tyytyväisiä ovat seutuliikenteen parhaan palvelutason alueella asuvat. Oulun kaupungissa paremman palvelutason alueella asuvat ovat joukkoliikenteeseen tyytyväisempiä kuin heikommin palveluilla alueilla asuvat. Näyttäisi myös, että mitä enemmän joukkoliikennettä käyttää, sen parempi on mielikuva joukkoliikenteestä.

Joukkoliikenteen suurimmat ongelmat ovat tutkimuksen mukaan matkustamisen kallis hinta, joukkoliikenteen riittämätön palvelutaso ja joukkoliikenteen huono imago. Myös reitit ovat monen matkustustarpeeseen sopimattomia. Joukkoliikenteen kalleus tai ainakin mielikuva kalliista joukkoliikenteestä nousi erittäin voimakkaasti esille tutkimuksessa. Aikataulutiedottamiseen ollaan kohtuullisen tyytyväisiä, samoin liikenteen täsmällisyyteen ja luotettavuuteen.

Joukkoliikenteen kehittämiseen suhtauduttiin erittäin myönteisesti. Lähes 90 prosenttia puhelintutkimuksen vastaajista oli sitä mieltä, joukkoliikennettä tulee kehittää ja kolme neljäsosaa olisi valmis kohdentamaan verorahoja joukkoliikenteen kehittämiseen nykyistä enemmän. Noin puolet puhelintutkimuksen vastaajista olisi valmis lisäämään joukkoliikenteen käyttöä, jos joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan. Joukkoliikenteen hinnan alentaminen ja erilaiset palvelutason parantamistoimet lisäisivät joukkoliikennematkoja sekä aktiivi- että satunnaiskäyttäjillä.

Tutkimuksen perusteella Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutason kehittämiseksi esitetään viittä painopistealuetta: 1) tiedottamisen lisääminen ja joukkoliikenteen imagon parantaminen, 2) matkalippujen hinnan alentaminen ja lippujärjestelmän selkeyttäminen, 3) aikataulujen parantaminen matkustustarvetta vastaaviksi, 4) reittien kattavuuden parantaminen ja 5) joukkoliikenteen nopeuttaminen linjastosuunnittelun keinoin. Tutkimuksessa ehdotetaan myös asukaskuulemisen ottamista jatkuvaksi menettelytavaksi.

Asukaskysely liittyy Oulun seudulla käynnissä olevaan joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyöhön. Kyselyssä olivat mukana Oulun seudun kunnat: Hailuoto, Haukipudas, Kempele, Kiiminki, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Oulunsalo ja Tyrnävä sekä Yli-Iin kunta ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus.

ESIPUHE

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää Oulun seudun asukkaiden mielipiteitä joukkoliikenteen nykytilasta ja kehittämistarpeista. Kyselytutkimus liittyy seudulla käynnissä olevaan joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyöhön. Palvelutason määrittelyn ja mm. tämän kyselytutkimuksen tulosten pohjalta on tarkoitus suunnitella seudulle uusi joukkoliikenteen linjasto.

Kyselyssä olivat mukana Oulun seudun kunnat: Hailuoto, Haukipudas, Kempele, Kiiminki, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Oulunsalo ja Tyrnävä sekä Yli-Iin kunta ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus.

Tutkimusraportti on kirjoitettu siten, että luvussa 1 esitetään tutkimusten toteutus ja tutkimusaineiston sisältö sekä kerrotaan lyhyesti muista ajantasaisista joukkoliikennekyselyistä seudulla. Luku 2 sisältää faktatietoja kyselytutkimusten tuloksista ilman tulkintaa. Luvussa 3 esitetään esimerkkejä muilla kaupunkiseuduilla tehdyistä kyselyistä. Luvussa 4 esitetään pohdintaa ja johtopäätöksiä ja luvussa 5 jatkotoimia.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, jossa olivat edustettuina

Jaakko Ylinampa, Oulu

Ari Hoppania, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

Pekka Salmela, Kempele

Jouko Leskinen, Oulunsalo

Claes Krüger, Oulun seutu

Minna Soininen, Oulu

Edwin 't Lam, Oulu

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana kolme kertaa.

Tutkimuksen ohjelmoinnista ja toteutuksesta on vastannut työn projektipäällikkönä tekn.lis Kati Kiiskilä, Sito Oy. Tutkimusraportin kirjoittamisesta ja joukkoliikenneasiantuntemuksesta on vastannut DI, KTK Henriika Weiste, WayStep Consulting. Lisäksi työhön on osallistunut Katja Hyökki-Kotilainen, Sito Oy. Puhelinhaastattelut ja kyselyn internet-toteutuksen teki Innolink Research Oy.

1 JOHDANTO

1.1 TILANNEKATSAUS

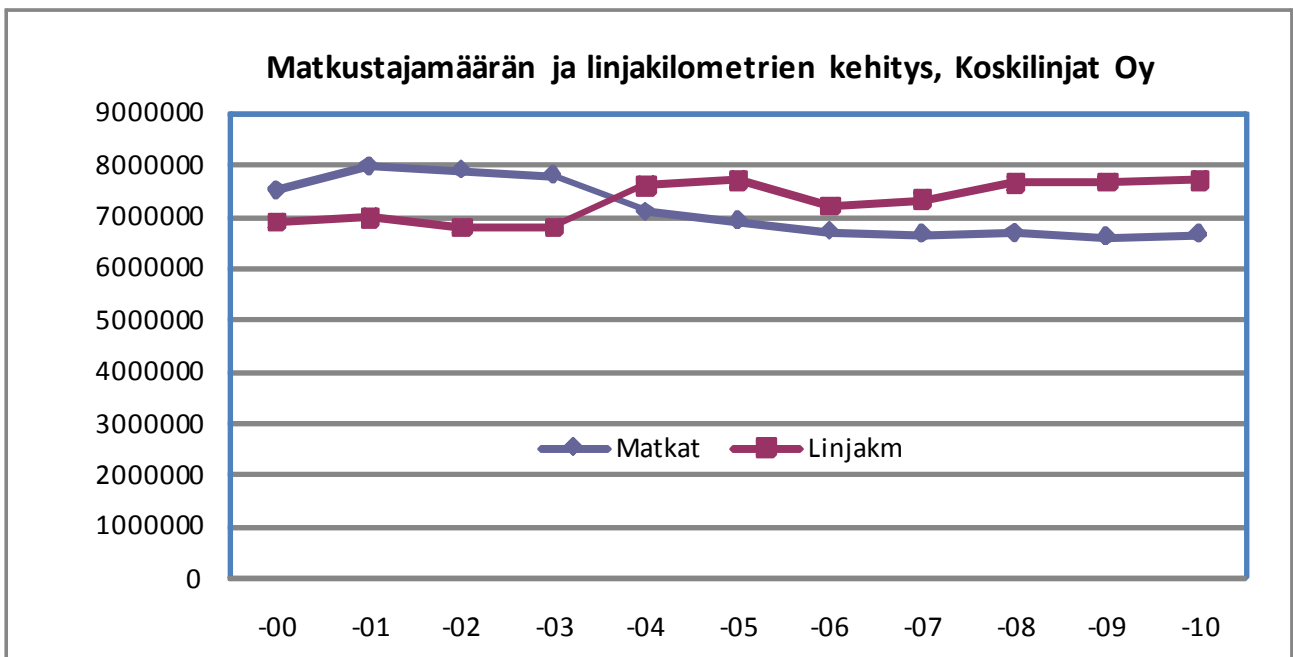
Oulun seudun joukkoliikenteen asukaskysely toteutettiin toukokuussa 2011 tilanteessa, jossa joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso kaupunkiseudulla oli määritelty ja linjastosuunnittelu alkamassa. Meneillään on uuden joukkoliikennelain siirtymäaika. Kaupunkiseudulla valmistellaan siirtymistä siirtymäajan liikennöintisopimuksilla hoidettavasta paikallisliikenteestä käyttöoikeussopimuksiin.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat olleet laskussa 2000-luvulla, mutta vuonna 2008 matkustajamäärät hieman kasvoivat ja taso säilyi myös vuonna 2009. Tarjonta on hieman vähentynyt. Vuonna 2010/2011 paikallisliikenteen linjakilometrejä ajettiin noin 15 000 km vähemmän kuin edellisellä vuonna. Vähennykset kohdistuivat kesäliikenteeseen.

Taulukko 1. Paikallisliikenteen tarjonta Oulussa (lähde: Oulun kaupunki)

Talvikauden tarjonta (ei sis. kesäliikenteen km)	Kesäkauden tarjonta (ei sis. talviliikenteen km)
Talvi 2009/2010: 2.125.561 linja-km	Kesä 2009: 217.040 linja-km
Talvi 2010/2011: 2.125.944 linja-km	Kesä 2010: 202.132 linja-km
Muutos: + 0,02 %	Muutos: - 7,38 %

Kuvassa 1 on esitetty suurimman liikennöitsijän, Koskilinjat Oy:n matkustajamäärien ja tarjonnan kehitystä. Tarjontaa ovat ajoittain kasvattaneet yrityskaupat.



Kuva 1. Koskilinjat Oy:n matkustajamäärän ja linjakilometrien kehitys vuosina 1995–2010. (lähde: Koskilinjat Oy)

1.2 JOUKKOLIIKENTEEN ASUKASKYSELY

1.2.1 ASUKASKYSELYN TOTEUTUS

Joukkoliikenteen asukaskysely toteutettiin puhelin- ja internet-tutkimuksena 2.5–31.5.2011. Internet-tutkimus oli avoin kaikille seudun asukkaille. Sitä mainostettiin julkisen lehdistötiedotteen lisäksi Oulun seudun, seudun kuntien ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen internet-sivuilla. Puhelintutkimukseen poimittiin otanta, jonka perusjoukkona toimivat seudun 15 – 75-vuotiaat asukkaat. Poiminta-ajan nopeuttamiseksi poiminta suoritettiin väestötietojärjestelmästä Fo-nectan kautta, jolloin otanta rajautui vain ei-markkinakiellollisiin henkilöihin ja ylä-ikärajaksi rajautui 75 vuotta.

Joukkoliikenteen asukaskyselyn tutkimusalueeseen kuuluivat Hailuoto, Haukipudas, Kiiminki, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Oulunsalo, Tyrnävä ja Yli-Ii. Tutkimuksen otannan suunnittelun lähtökohtana oli toisaalta muodostaa edustava otos tutkimusalueen kunnista ja toisaalta varmistaa tehokkaasti riittävä vastaajamäärä joukkoliikenteen palvelutasoalueilta. Puhelintutkimuksessa päädyttiinkin käyttämään hieman tavallista monimutkaisempaa otanta-asetelmaa.

Puhelintutkimuksessa käytettiin ositettua otantaa. Otos kiintiöitiin alueittain sekä ikä- ja sukupuoliryhmittäin vastaamaan kyseisten alueiden ikä- ja sukupuoliprofiilia. Muiden kuin Oulun osalta ositteen perusalueena käytettiin kuntaa, mutta Oulussa postinumeroalueet jaettiin neljään ryhmään sen mukaan, mitä joukkoliikenteen palvelutasoaluetta ne silmämääräisesti parhaiten edustivat. Jokaisesta tutkimusalueen kunnasta kiintiöitiin haastateltavaksi vähintään 50 vastaajaa. Vastaajia kiintiöitiin enemmän suuremmista kunnista ja niistä kunnista, joiden sisällä oli useampia joukkoliikenteen palvelutasoalueita. Otanta poimittiin kolminkertaisena, jotta vastauskato ja löytymättömät puhelinnumerot eivät estäisi lopullisen kiintiöinnin toteutumista. Puhelinhaastattelijat seurasivat tavoiteltua kiintiöintiä tutkimuksen edetessä. Liitteessä 1 on esitetty puhelintutkimuksen vastaajat otanta-alueittain ja laajennuskertoimet sekä kunnittain että palvelutasoalueittain määritettynä.

1.2.2 TUTKIMUKSEN SISÄLTÖ

Kyselylomake oli internet- ja puhelintutkimuksessa identtinen lukuun ottamatta vastaajan taustatietoja (ikä, sukupuoli ja asuinpaikka), jotka saatiin puhelintutkimuksessa otannasta ja niitä ei siten ollut tarpeen kysyä puhelinhaastattelussa. Lisäksi avointa palautetta kerättiin vain internet-tutkimuksessa. Kyselylomake ja puhelinhaastattelut toteutettiin vain suomenkielillä. Kyselylomake on esitetty liitteessä 2.

Kyselylomake muodostui neljästä kokonaisuudesta:

- A) Nykyinen palvelutaso ja palvelun osatekijöiden merkitys
- B) Joukkoliikenteen kehittäminen
- C) Liikkumistottumukset
- D) Taustatiedot

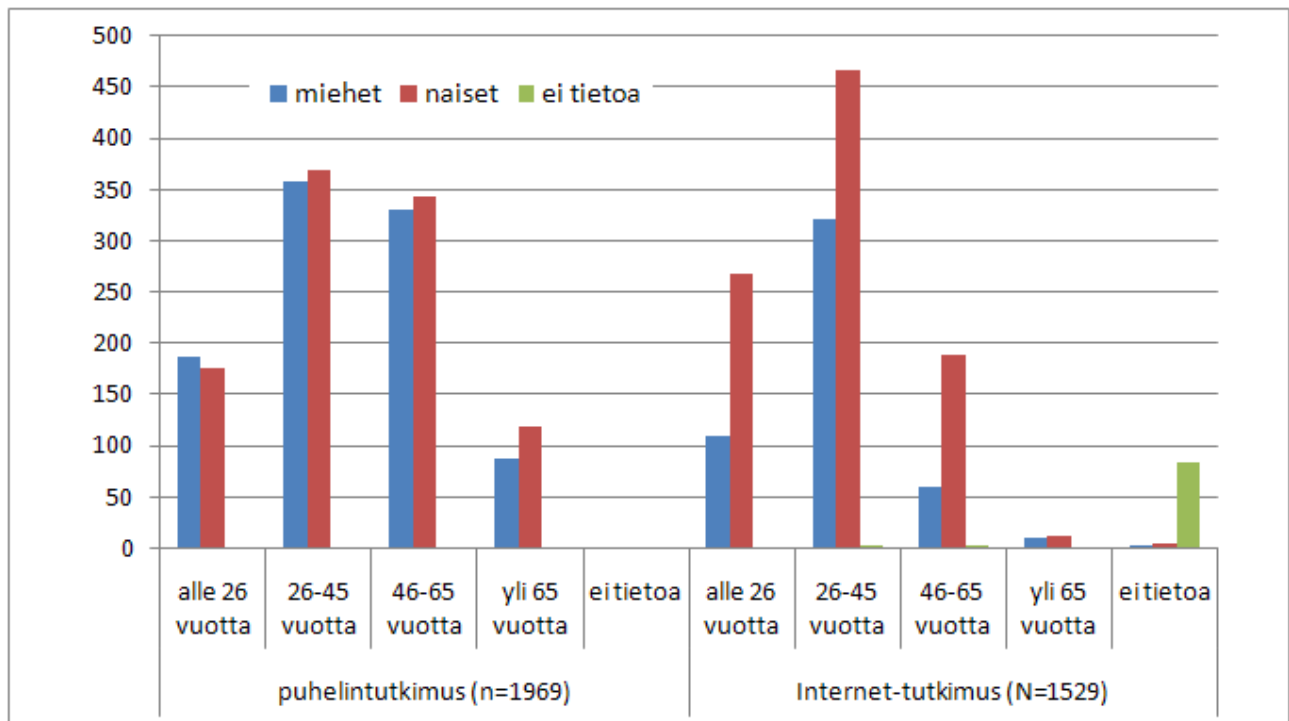
1.2.3 VASTAUSMÄÄRÄT

Internet-tutkimukseen vastasi 1529 henkilöä ja puhelintutkimukseen haastateltiin 1969 henkilöä. Internet-tutkimuksen aineistosta pieni osa oli erittäin vajavaisesti täytettyä tai vastaaja asui tutkimusalueen ulkopuolella. Pääosa aineistosta oli erittäin laadukkaasti täytettyä. Taulukossa 2 on esitetty vastausmäärät kunnittain. Internet-tutkimuksen vastaajista noin kaksi kolmasosaa on oululaisia, kun taas puhelintutkimuksessa oululaisten osuus on alle kolmasosa.

Taulukko 2. Vastausmäärät kunnittain puhelin- ja Internet-tutkimuksessa.

Kunta	Puhelintutkimus	Internet-tutkimus
Hailuoto	50	5
Lumijoki	51	2
Yli-li	54	2
Haukipudas	152	76
Kempele	202	69
Kiiminki	147	55
Liminka	200	34
Muhos	151	13
Oulusalo	150	45
Tyrnävä	150	40
Oulu	661	1093
ei alueella/ ei tietoa	1	95
Yhteensä	1969	1529

Kuvassa 2 on esitetty puhelin- ja internet-tutkimuksen vastaajamäärät ikä- ja sukupuoliryhmittäin. Puhelintutkimuksen ikä- ja sukupuolijakauma vastaa melko hyvin tutkimusalueen 15–75-vuotiaiden ikä- ja sukupuolirakennetta. Internet-tutkimuksessa naiset ja nuoremmat ikäluokat ovat selvästi yliedustettuina. Internetin kautta vastasi vain noin 20 yli 65-vuotiasta.



Kuva 2. Vastaajat iän- ja sukupuolen mukaan puhelin- ja Internet-tutkimuksessa.

1.2.4 TUTKIMUSAINEISTON SISÄLTÖ

Vastaajien kotiosoitteet paikannettiin pyrkien aina tarkimpaan mahdolliseen tulokseen, mutta pitäen kriiteerinä vähintään palvelutasoluokan tarkkuutta. Puhelintutkimuksen vastauksista lähes kaikki paikannettiin suoraan vastaajan katuosoitteeseen. Internet-tutkimuksessa noin 200 vastauksen osalta jouduttiin osoitetietoja etsimään tai parantamaan esimerkiksi kirjoitusvirheiden vuoksi tai vastaajan annettua kaupunginosan nimen tai postinumeroalueen numeron osoitetiedon sijaan. Postinumeroalueita oli käytetty lähinnä Oulun keskustan osalta, joka ei tuottanut ongelmia vastaajien sijoittamisessa oikealle joukkoliikenteen palvelutasoalueelle (kuva 3). Koordinaattitieto, eli tieto vastaajan asuinpaikan palvelutasoluokasta, saatiin lopulta määritettyä puhelintutkimuksessa 100 prosentille ja Internet-tutkimuksessa 92 prosentille vastaajista.

Taulukko 3. Osoitetietojen paikannustarkkuus puhelin- ja Internet-tutkimuksessa.

Paikannustulos	Puhelintutkimus		Internet-tutkimus	
	Vastauksia	Osuus kaikista vastauksista	Vastauksia	Osuus kaikista vastauksista
Palvelutasoluokka tarkkuus (ts. koordinaattitieto)	1967	99,9 %	1408	92,1 %
Kuntatieto (sijaitsee seudulla), mutta ei koordinaattitietoa	1	0,1 %	28	1,8 %
Ei paikannettu/ osoite ei seudulla	1	0,1 %	91	6,0 %
Yhteensä	1969	100,0 %	1529	100,0 %

Puhelin- ja internet-tutkimuksen aineistot yhdistettiin yhdeksi tietokannaksi. Tietokantaan lisättiin vastaajan koordinaattitieto ja tieto palvelutasoalueesta. Lisäksi aineistoon laskettiin ikä- ja sukupuolikohtaiset laajennuskertoimet (liite 1) sekä kuntatiedon että palvelutasoalueetiedon perusteella. Tieto väestömäärästä palvelutasoalueilla määritettiin käyttäen YKR-aineistoa. Avoimet vastaukset luokiteltiin ja luokittelutieto lisättiin osaksi alkuperäistä tietokantaa.

Tutkimusaineistosta muodostettiin kaksi versiota:

- 1) tietokanta, joka sisältää koottujen haastattelutietojen lisäksi geokoodauksen tuloksena syntyneen koordinaattitiedon
- 2) tietokanta, joka sisältää kaikki kootut haastattelutiedot, mutta ei koordinaattitietoja.

Tietokanta 1 muodostaa henkilörekisterin, jolle on laadittu rekisteriseloste. Tietokantaa 1 ei saa edelleen luovuttaa ilman rekisterin pitäjän (Oulun kaupunki) lupaa ja perusteltua käyttötarkoitusta. Tietokanta 2 sen sijaan on hyödynnettävissä laajemmin.

Vastausten määrä ja joukkoliikenteen aktiivikäyttäjien osuus eri palvelutasoalueilla on esitetty taulukossa 4. Puhelintutkimuksen tulokset on laajennettu vastaamaan palvelutasoalueen ikä- ja sukupuolijakaumaa (15–75-vuotiaat). Esimerkiksi palvelutasoluokasta 1 saatiin puhelintutkimuksessa 402 vastausta. Vastausaktiivisuuden erot eri ikä- ja sukupuoliryhmissä on korjattu kertomalla jokainen vastaaja tietyllä kertoimella tuloksia laskettaessa (liite 1), jolloin lopulliseksi vastausmääräksi saadaan alueella asuvien henkilöiden määrä. Koska otanta on tehty satunnaisesti tietyltä alueelta ikä- ja sukupuolikiintiöt huomioiden, myös tulokset voidaan laajentaa koskemaan koko aluetta.

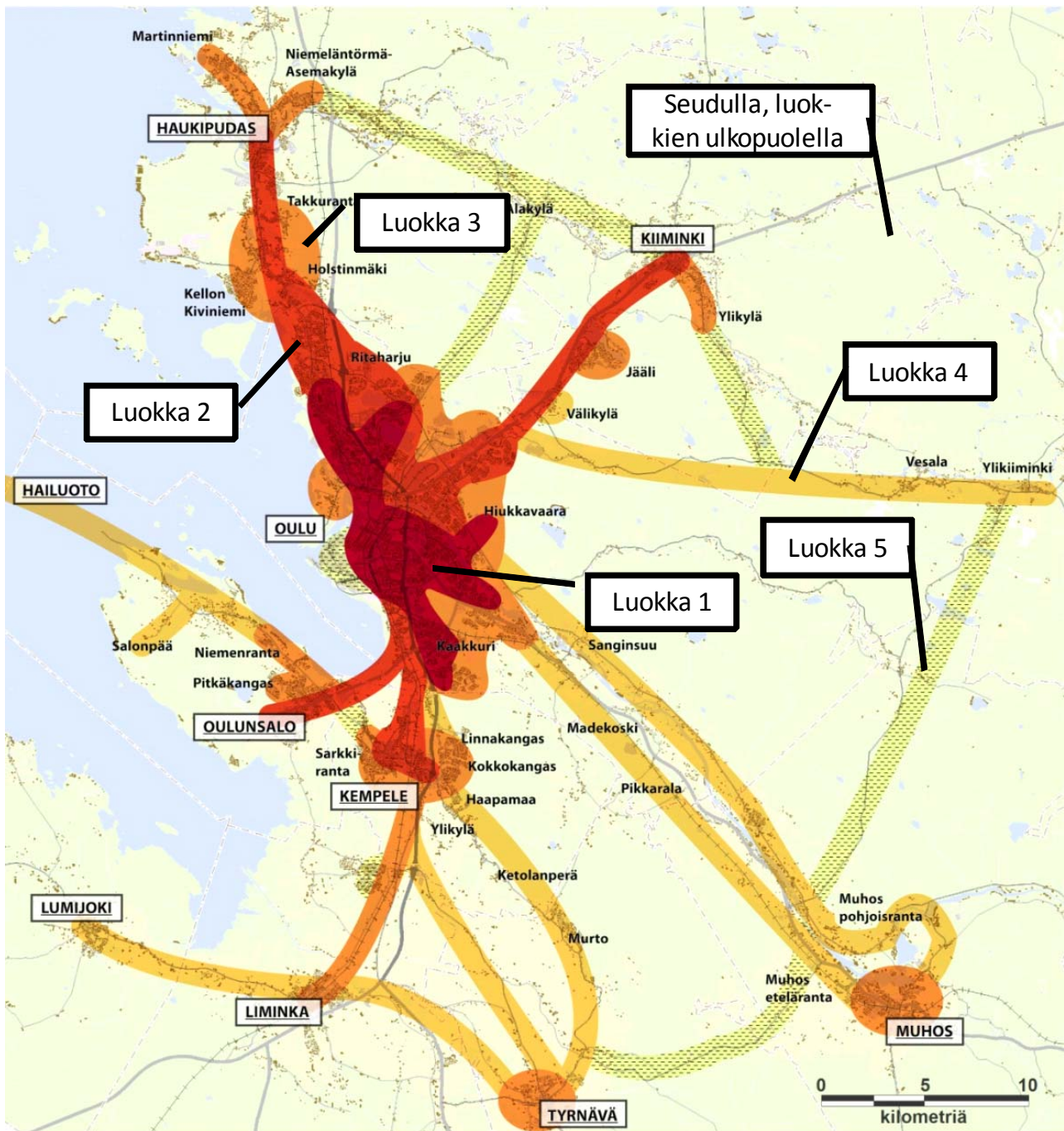
Esimerkkinä Internet-tutkimusaineiston vinoutuneisuudesta on taulukkoon valittu joukkoliikenteen aktiivikäyttäjien osuus. Palvelutasoluokassa 1 joukkoliikenteen aktiivikäyttäjää on 37 % ja luokassa 4 noin 12 %. Vastaavat osuudet Internet-tutkimuksessa ovat huomattavasti suurempia, eli 59 % ja 39 %. Internet-tutkimuksen vinoutumat eivät johdu vain puhelin ja internet-aineistojen erilaisesta ikä- ja sukupuolirakenteesta, vaan internetiin on selvästi vastannut enemmän joukkoliikenteen käyttäjät kuin ei-käyttäjät.

Taulukko 4. Vastaajien määrä ja joukkoliikenteen aktiivikäyttäjien osuus vastaajista eri palvelutasoalueilla.

		Luokka 1	Luokka 2	Luokka 3	Luokka 4	Luokka 5	Seudulla, luokkien ulkopuolella
Vastaajia (n)	Puhelintutkimus	402	377	446	163	53	526
	Internet-tutkimus	809	258	191	36	10	104
Joukkoliikenteen aktiivikäyttäjien osuus (%)	Puhelintutkimus*	37 %	18 %	12 %	12 %		8 %
	Internet-tutkimus	59 %	54 %	39%**			34%**

* laajennetut tulokset

** vähäisen vastaajamäärän vuoksi luokkia on yhdistetty

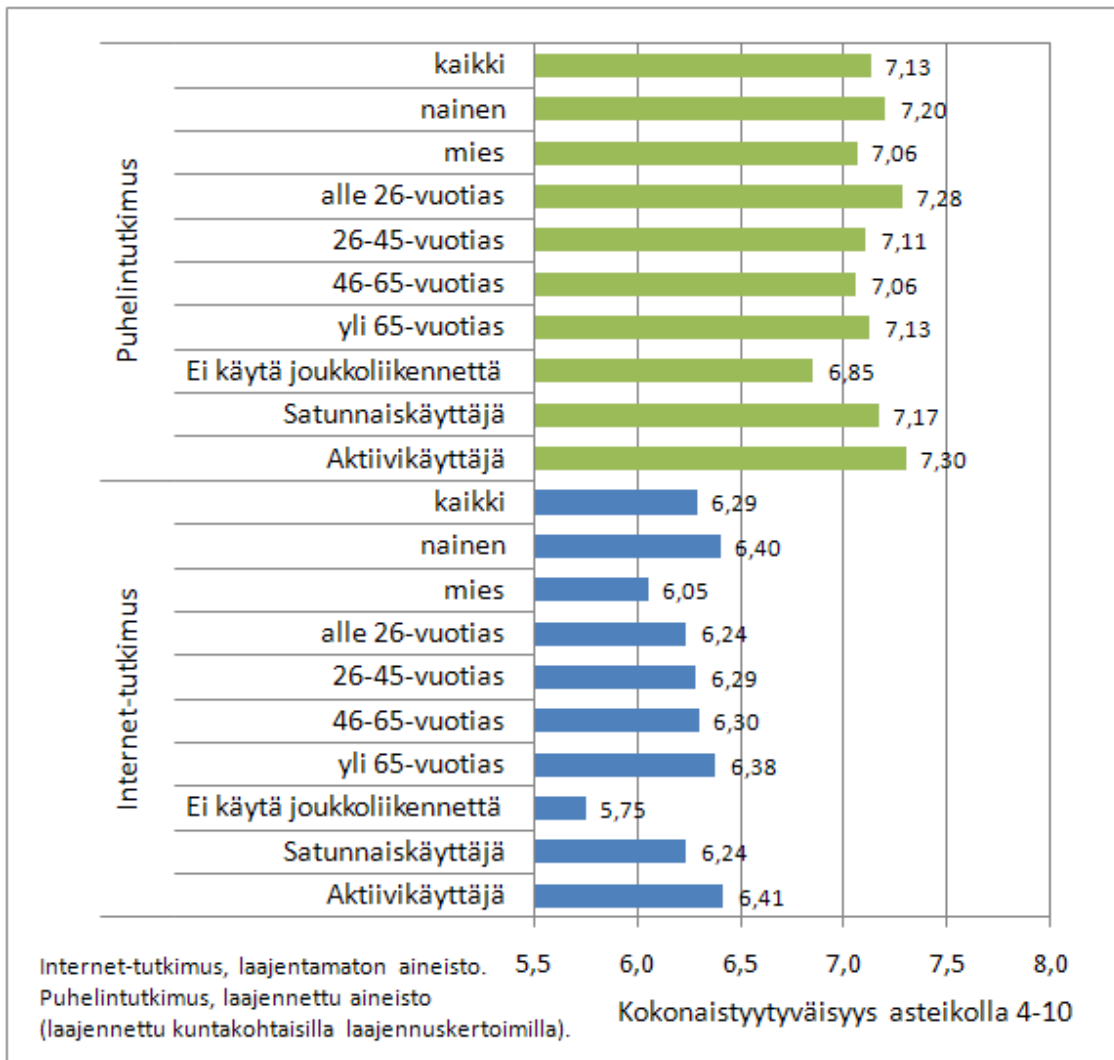


Kuva 3. Palvelutasoalueet (lähde: Oulun seutu. Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutaso. Vaihe 1: Joukkoliikenteen nykytila, kehittämispotentiaali sekä tavoitevaihtoehdot. 2011.)

1.2.5 TUTKIMUSMENETELMIEN ARVIOINTI

Puhelintutkimukseen osallistuneista alle neljännes on talvisin joukkoliikenteellä vähintään viikoittain matkustavia aktiivikäyttäjiä, kun taas internet-tutkimukseen vastanneista aktiivikäyttäjien osuus oli yli puolet. Koska Internet-tutkimus on selvästi kiinnostanut aktiivisia joukkoliikenteen käyttäjiä ja on vastausrakenteeltaan vinoutunut, tuloksia ei voida laajentaa koskemaan tutkimusaluetta. Koko seudulle yleistettävät tulokset tuleekin tehdä puhelintutkimuksen aineistosta ja käyttää internet-tutkimuksen tuloksia tukevana tietolähteenä.

Puhelinhaastattelujen ja internet-tutkimuksen tulokset poikkesivat osittain toisistaan. Nettivastaajat olivat esimerkiksi huomattavasti tyytymättömämpiä joukkoliikenteen palvelutasoon. Ero arvosanojen keskiarvossa oli lähes numero. Netissä keskiarvo oli 6,29 ja puhelimesta 7,13. (kuva 4) Internet-vastaaminen houkutteli erityisesti kriittisiä joukkoliikenteen käyttäjiä. Onkin mahdollista, että jopa yksittäiset huonot matkustuskokemukset ovat laukaisseet tarpeen antaa palautetta netissä. Toisaalta netissä esitettyjen toiveiden ja kehittämistarpeiden voidaan ajatella olevan äidompia, koska vastaajat ovat oma-aloitteisesti vaivautuneet niitä internetiin kirjoittamaan. Puhelinhaastatteluihin on osallistunut enemmän ihmisiä, joiden arvio joukkoliikenteestä on mielikuviin, ei todellisiin käyttökokemuksiin perustuvia.



Kuva 4. Tyytyväisyys joukkoliikennepalveluihin puhelintutkimuksessa ja internet-tutkimuksessa

1.2.6 KÄSITTEET

Tässä raportissa on käytetty mm. seuraavia määrittelyjä

Oulun seudun joukkoliikenne = paikallisliikenne, Cityliikenne, palveluliikenne ja linjanumeroilla ajettava seutuliikenne

Bussia säännöllisesti käyttävä ("aktiivikäyttäjä") = käyttää bussia vähintään viikoittain talvikaudella

Bussia satunnaisesti käyttävä ("satunnaiskäyttäjä") = käyttää bussia harvemmin kuin kerran viikossa talvikaudella (mukaan myös henkilöt, jotka eivät käytä joukkoliikennettä lainkaan)

Palvelutasoalue 1-5 = Keväällä 2011 valmistuneessa "Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutaso, Vaihe 1: Joukkoliikenteen nykytila, kehittämispotentiaali sekä tavoitevaihtoehdot" –suunnitelmassa määritetyt viisi palvelutasovyöhykettä. Kyselytutkimuksen vastauksia on analysoitu palvelutasovyöhykkeittäin. Vyöhykkeet digitoitiin paikkatieto-ohjelmaan ja vastaajien paikannettujen asuinpaikkojen osoitteiden sijainti vyöhykkeillä määritettiin. (kuva 3)

1.3 AIEMMAT JOUKKOLIIKENNETUTKIMUKSET

1.3.1 KYSELY KUNTAPÄÄTTÄJILLE

Oulun seudun kuntapäättäjäille osoitettu kysely toteutettiin lokakuussa 2010 sähköpostikyselynä. Kyselyllä selvitettiin päättäjien näkemyksiä mm. joukkoliikenteen hinnoittelusta, eri matkustajaryhmien palveluiden tärkeydestä, tavoitteiden asettelusta, joukkoliikenteeseen osoitettavista määrärahoista sekä vastuukysymyksistä. Joukkoliikennekyselyyn vastasi vajaa 50 % kunnanvaltuutetuista. Naapurikunnista vastauksia saatiin kohtuullisesti, mutta Oulun kaupungissa vastausprosentti jäi alhaiseksi. Yhteensä kyselyyn saatiin kolmen viikon aikana 148 vastausta. Vastausmäärät kunnittain on esitetty taulukossa 5.

Taulukko 5. Päättäjäille osoitettuun joukkoliikennekyselyyn vastanneet kunnittain.

Hailuoto	Haukipudas	Kempele	Kiiminki	Liminka	Lumijoki	Muhos	Oulu	Oulunsalo	Tyrnävä	Yht
6	19	26	17	14	4	16	16	21	9	148

1.3.2 KYSELY BUSSIMATKUSTAJILLE

Oulun paikallis- ja seutuliikenteen käyttäjien näkemyksiä joukkoliikenteen palvelutason kehittämisestä selvitettiin busseissa toteutetulla kyselytutkimuksella. Tutkimus toteutettiin torstaina 30.9.2010 jakamalla busseissa matkustajille kyselylomakkeita. Kysely toteutettiin paikallisliikenteen linjoilla 3, 6, 8, 12, 19 ja 20 sekä seutuliikenteessä linjoilla 50, 51, 61, 65 ja 70. Jokaisella paikallisliikenteen linjalla tutkimusapulaiset jakoivat yhteensä noin 200 lomaketta aamulla ja iltapäivällä. Seutuliikenteessä kuljettajat jakoivat kyselylomakkeita koko päivän. Yhteensä lomakkeita jaeltiin seutuliikenteessä noin 300 lomaketta/liikennöitsijä. Lomakkeita palautettiin kaikkiaan 1149 ja vastaukset kohdistuivat myös muihin, kuin varsinaisesti tutkimuksen kohteena olleisiin linjoihin. Tuloksia analysoitiin sellaisenaan laajentamatta niitä esimerkiksi linjamääräisillä matkustajamäärätiedoilla. Tuloksia analysoitiin erikseen paikallis- ja seutuliikenteen osalta. Vastaava kysely toteutettiin vuonna 2004.

Taulukko 6. Bussimatkestajakyselyn vastausten jakautuminen eri linjoille.

Linjanumero ja reitti	yhteensä
Paikallisliikenne	
1 Kaakkuri-keskusta-Kiviniemi	1
3 Herukka-keskusta-Heikkilänkangas	109
4 Oinaansuo-keskusta-linatti	52
5 Kuivasjärvi-keskusta-Heikkilänkangas	33
6 Kuivasjärvi-keskusta-Saarela	107
8 Kiiminki-keskusta-Mäntylä	97
12 Koskela-keskusta-Kaakkuri-Metsokangas	108
13 Puolivälinkangas-keskusta-Kaakkuri-Metsokangas	1
19 Linnanmaa-keskusta-Oulunsalo	137
20 Haukipudas-keskusta-OYS/Kaukovainio	95
Seutuliikenne	
9 Heikinharju-keskusta-Kempele-Haapamaa-Murto	3
30 Haukipudas-Oulu,keskusta-Oulunsuu	1
50 Oulu-Haukipudas	136
51 Oulu,OYS-Haukipudas	33
60	1
61 Muhos-Oulu-Muhos	77
62 Ylikiiminki-Kiiminki-Oulu	11
65 Oulu-Ylikiiminki	28
70 Oulu-Kempele-Liminka-Tyrnävä	90
Ei linjanumeroa tai useampi vastaus	29
Kaikki yhteensä	1149

1.3.3 OULUN SEUDUN LIIKENNETUTKIMUS

Oulun seudulla tehtiin syystalvella 2009 laaja liikennetutkimus, jossa selvitettiin henkilöhaastatteluilla, ajoneuvoliikenteen tutkimuksilla ja liikennelaskennoilla seudun asukkaiden liikkumistottumuksia, ajoneuvoliikenteen suuntautumista sekä ajoneuvoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn määrää. Liikennetutkimuksen tutkimusalueeseen kuuluivat Hailuoto, Haukipudas, Kiiminki, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Oulunsalo ja Tyrnävä.

Liikennetutkimuksen puhelinhaastattelussa ja internet-lomakkeella vastaajien oli mahdollista antaa palautetta liikennejärjestelmän kehittämisestä sekä liikennetutkimuksesta ja tutkimustavasta. Lähes 40 % annetusta palautteesta liittyi joukkoliikenteeseen. Noin puolet joukkoliikennettä koskevasta palautteesta koski joukkoliikenteen linja- ja vuorotarjontaa ja noin neljännes joukkoliikenteen lipun hintoja. Joukkoliikenteen linja- ja vuorotarjontaa koskevaa palautetta antoivat suhteellisesti eniten Lumijoella ja Kempeleessä asuvat.

2 KYSELYJEN TULOKSET

2.1 VASTAAJAT JA LIIKKUMISTOTTUMUKSET

Puhelintutkimuksen vastaajista keskimäärin 23 prosenttia oli joukkoliikenteen aktiivikäyttäjiä eli henkilöitä, jotka käyttivät joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa talvikaudella. 77 prosenttia oli joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiä tai henkilöitä, jotka eivät käyttäneet lainkaan joukkoliikennettä. Eniten aktiivikäyttäjiä (37 prosenttia) asui parhaan palvelutason alueella (palvelutasoluokka 1).

Kolmella neljäsosalla vastaajista oli henkilöauton käyttömahdollisuus aina tai lähes aina. Noin viidennes oli kokonaan ilman henkilöauton käyttömahdollisuutta. Eniten autottomia asui parhaan palvelutason alueella, jossa autottomien osuus oli lähes kolmannes. Joukkoliikenteen aktiivikäyttäjistä henkilöauton käyttömahdollisuus oli 44 prosentilla ja satunnaiskäyttäjistä 85 prosentilla.

Nettivastaajista keskimäärin 53 prosenttia oli joukkoliikenteen aktiivikäyttäjiä eli henkilöitä, jotka käyttivät joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa talvikaudella. 47 prosenttia oli joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiä tai henkilöitä, jotka eivät käyttäneet lainkaan joukkoliikennettä. Suurin aktiivikäyttäjien osuus (59 prosenttia kyselyyn vastanneista alueella asuvista) oli parhaan palvelutason alueella (palvelutasoluokka 1).

Kolmanneksella netti vastaajista oli henkilöauton käyttömahdollisuus aina tai lähes aina. 41 prosenttia oli kokonaan ilman henkilöauton käyttömahdollisuutta. Eniten autottomia, 57 prosenttia, asui parhaan palvelutason alueella. Joukkoliikenteen aktiivikäyttäjistä henkilöauton käyttömahdollisuus oli 15 prosentilla ja satunnaiskäyttäjistä 61 prosentilla.

Puhelintutkimuksen mukaan henkilöauto oli ylivoimaisesti tärkein kulkumuoto työ- ja opiskelumatkoilla talvella (42 prosenttia vastaajista) ja kesällä (37 prosenttia vastaajista). Puhelintutkimuksen mukaan bussi oli pääasiallinen kulkumuoto työ- ja opiskelumatkoilla talvikaudella 10 prosentilla vastaajista ja kesällä 4 prosentilla.

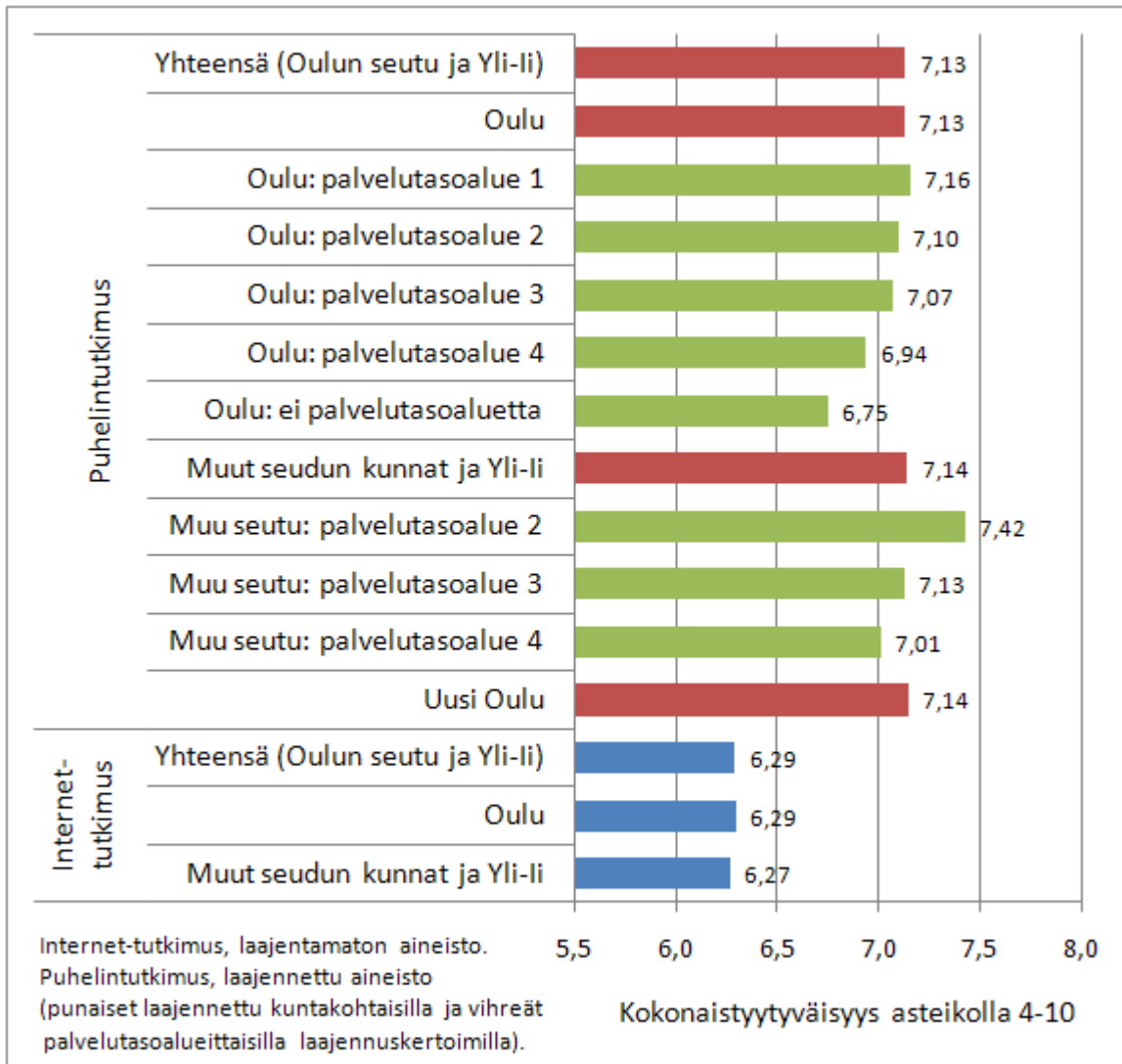
Nettivastaajilla bussi oli pääasiallinen kulkumuoto työ- ja opiskelumatkoilla talvella (31 prosenttia vastaajista) ja kesällä (14 prosenttia vastaajista). Henkilöauto oli pääasiallinen työ- ja opiskelumatkojen kulkumuoto talvikaudella vain 27 prosentilla nettivastaajista ja kesällä 21 prosentilla.

2.2 MIELIKUVA OULUN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEESTÄ

Vastaajia pyydettiin arvioimaan Oulun seudun joukkoliikennettä kouluarvosanalla 4-10. Seudun joukkoliikenne sai puhelinkyselyssä yleisarvosanan 7,13. Bussia säännöllisesti käyttävät arvioivat joukkoliikenteen hieman paremmaksi (7,32) kuin bussia vähän tai ei ollenkaan käyttävät (7,11). Vastausten perusteella näyttikin, että mitä aktiivisemmin bussia käytti, sitä parempi oli mielikuva seudun joukkoliikenteestä.

Oulun kaupungissa joukkoliikenne sai yleisarvosanan 7,13 ja uudessa Oulussa 7,14. Kaupungin alueella arvosana oli sitä parempi mitä parempi oli joukkoliikenteen palvelutaso. Parhaan arvosanan, 7,16, antoivat joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueella (palvelutasoluokka 1) asuvat. Heikoimman arvosanan, 6,75, antoivat heikoimman palvelutason alueella, palvelutasoluokkien ulkopuolella asuvat. Koko kaupunkiseutua tarkasteltaessa erot palvelutasoluokkien välillä olivat pienet. Tyytyväisimpiä olivat palvelutasoluokan 2 alueella asuvat ja vähiten tyytyväisiä heikoimman palvelutasoluokan alueella asuvat. Oulun kaupungin ulkopuolella asuvat olivat joukkoliikennepalveluihin hieman tyytyväisempiä, kuin kaupungin alueella asuvat. (Kuva 5)

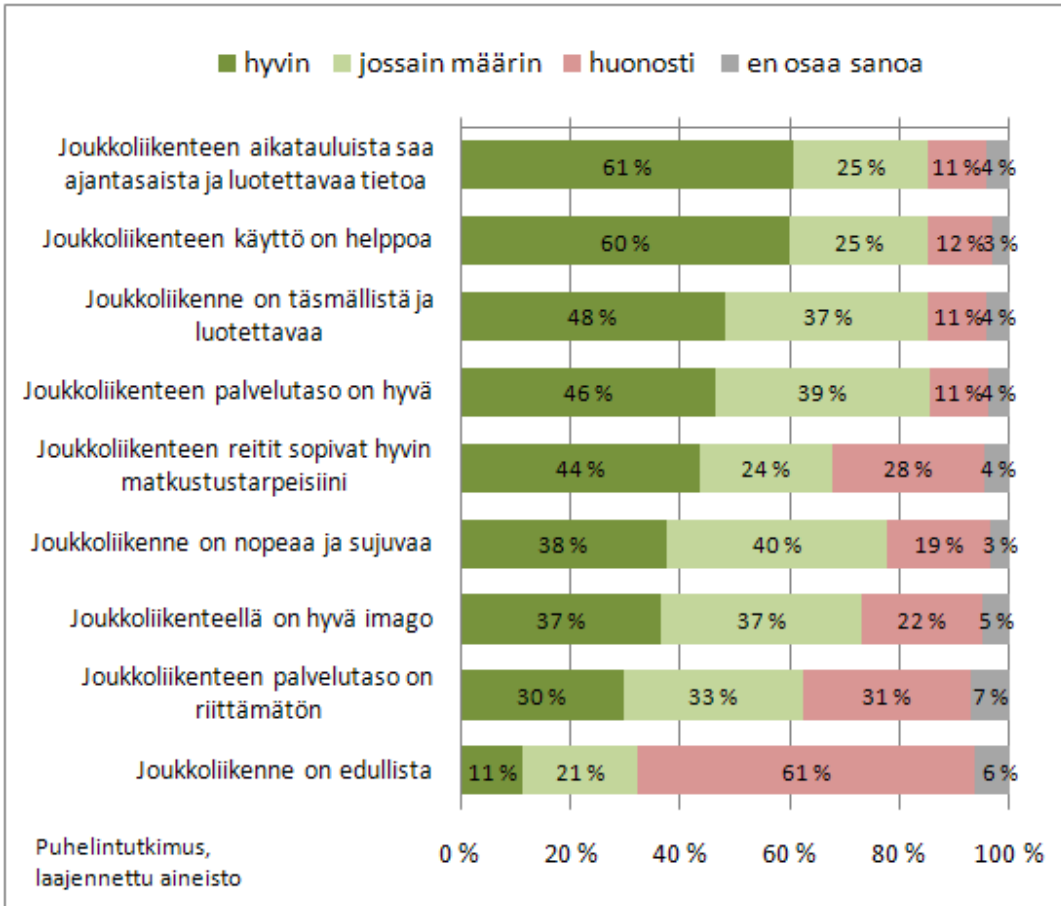
Nettivastaaajat antoivat Oulun seudun joukkoliikenteelle yleisarvosanaksi 6,29. Bussia säännöllisesti, talvisin vähintään kerran viikossa käyttävät antoivat hieman paremman arvosanan (6,41) kuin ne, jotka eivät käyttäneet bussia lainkaan tai matkustivat satunnaisesti (6,37). Eri palvelutasoluokista saaduissa vastauksissa ei ollut merkittäviä eroja. Tyytyväisimpiä joukkoliikenteeseen olivat yllättäen ne, jotka asuivat heikoimman palvelutason alueella. Palvelutasovyöhykkeiden ulkopuolella asuvat antoivat Oulun joukkoliikenteen yleisarvosanaksi keskimäärin 6,44. Sekä puhelin- että nettitutkimuksessa kaikilla alueilla aktiivit joukkoliikenteen käyttäjät olivat tyytyväisempiä kuin harvoin joukkoliikennettä käyttävät.



Kuva 5. Tyytyväisyys Oulun seudun joukkoliikenteeseen kokonaisuutena.

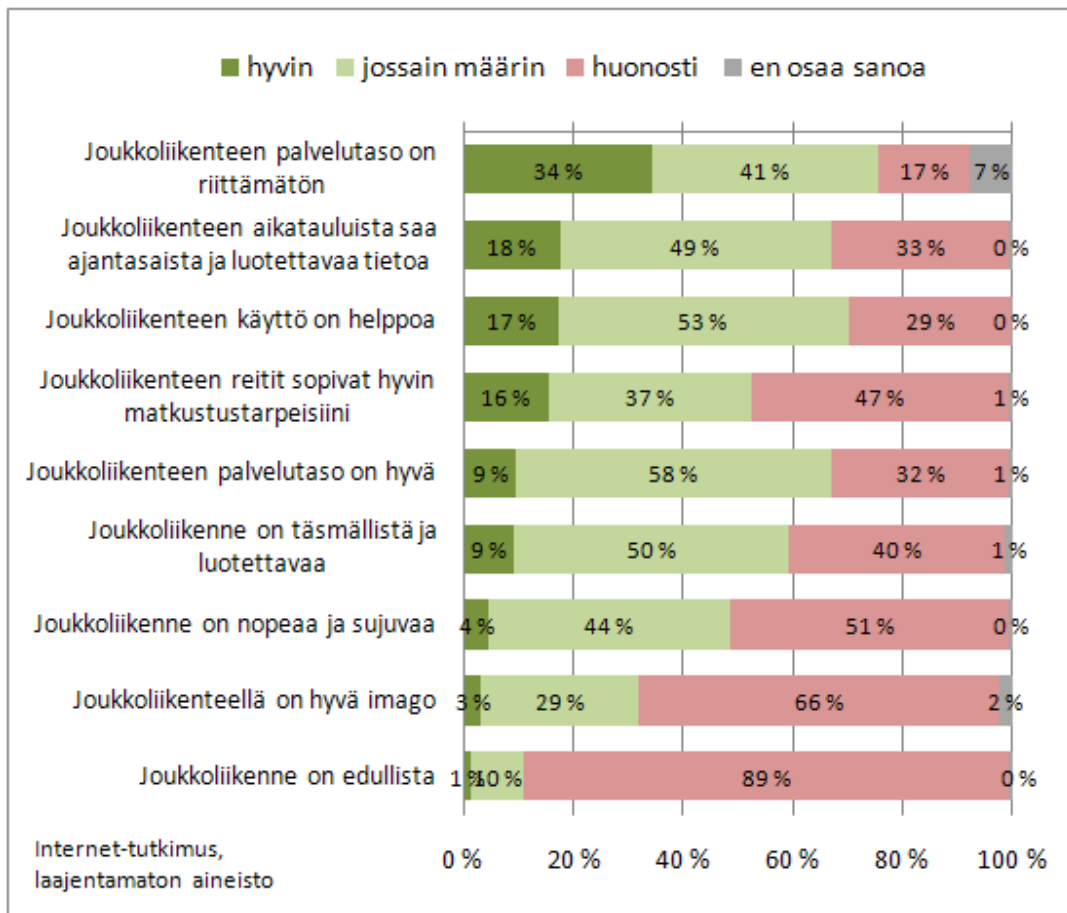
Vastaaaja pyydettiin arvioimaan mielikuvan perusteella joukkoliikenteen palvelutasoa kokonaisuutena sekä valittuja osatekijöitä kuten käytön helppoutta, liikenteen nopeutta ja sujuvuutta, imagoa, luotettavuutta, tiedottamista ja reittien sopivuutta sekä matkustamisen hintaa. Puhelinvastaaajista hieman vajaa puolet piti seudun joukkoliikenteen palvelutasoa hyvänä. Pääosa puhelinvastaaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikenteestä saa ajantasaista ja luotettavaa tietoa, joukkoliikenteen käyttö on helppoa ja joukkoliikenne on täsmällistä ja luotettavaa.

Kielteisimmin puhelinhaastattelussa suhtauduttiin hintaan, palvelutason riittävyyteen ja reittien sopivuuteen. Reilusti yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikenne ei ole edullista. Lähes kolmannes piti palvelutasoa riittämättömänä ja lähes kolmanneksella oli vaikeuksia sovittaa reittejä matkustustarpeisiin. Joukkoliikennettä pitivät edullisempänä kauempana ja palvelutasovyöhykkeiden ulkopuolella asuvat, kuin ne jotka asuivat keskustan parhaan palvelutason alueella. (kuva 6)



Kuva 6. Puhelinvastaajien näkemykset Oulun seudun joukkoliikenteestä.

Nettivastaajista selkeä enemmistö omaisi jossain määrin negatiivisen mielikuvan Oulun seudun joukkoliikenteestä. Kaikista kielteisimpänä pidettiin joukkoliikenteen hintaa: vain prosentti vastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikenne on edullista. Joukkoliikenteen imagoa piti hyvänä vain 3 prosenttia vastaajista ja vain 4 prosenttia olisi sitä mieltä, että joukkoliikenne on nopeaa ja sujuvaa. Lähes puolet nettivastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikenteen reitit vastaavat huonosti matkustustarpeita.



Kuva 7. Nettivastaajien näkemykset Oulun seudun joukkoliikenteestä.

Aiemmat tutkimukset

Syksyllä 2010 busseissa toteutetussa kyselyssä tyytymättömmimpiä oltiin kertalipun hintaan, pysäkillä olevaan aikataulu- ja reitti-informaatioon sekä odotusolosuhteisiin pysäkeillä. Myöskään muiden tutkimuksessa mainittujen lipputuotteiden hintoihin ei oltu tyytyväisiä; 30-päivän lipulle antoi vähintään hyvän arvosanan 42 prosenttia vastaajista ja 40-matkan lipulle ainoastaan 18 prosenttia. Yli puolet vastaajista ei kuitenkaan osannut ottaa kantaa viimeksi mainitun lipun hintaan.

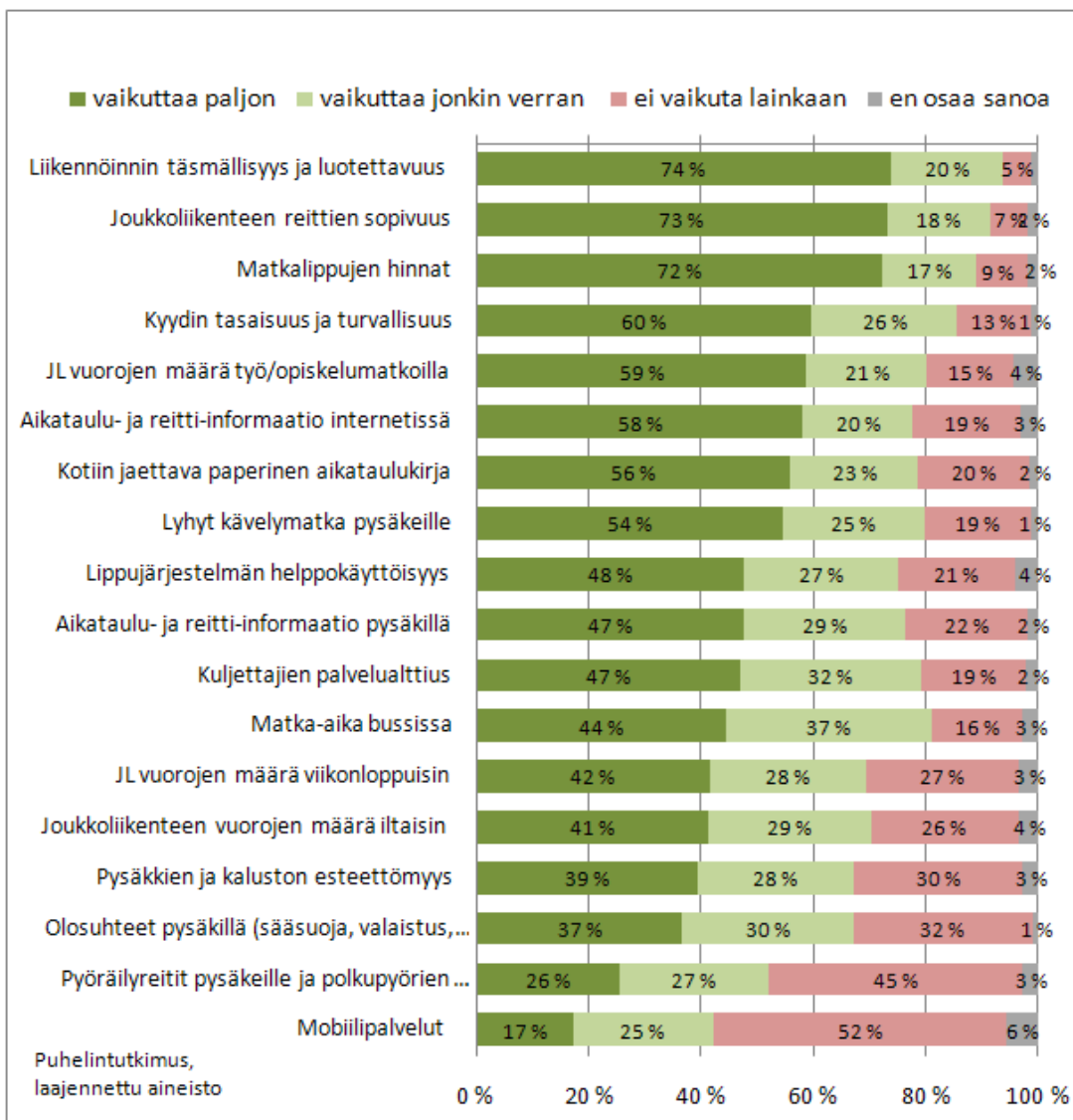
Internetistä löytyvää aikatauluinformaatiota pidettiin hyvänä, kuten myös kävelymatkaa pysäkille, kyydin tasaisuutta ja turvallisuutta, istumapaikan saamista sekä kuljettajien palvelualltiutta. Lähes joka toinen vastaaja piti kävelymatkoja pysäkeille erittäin hyvänä. Verrattuna syksyllä 2004 toteutettuun kyselyyn vastaajat olivat nyt tyytyväisempiä aikatauluinformaatioon netissä ja odotusolosuhteisiin pysäkillä. Reitit sen sijaan sopivat huonommin vastaajien tarpeisiin.

Päätäjistä puolet oli samaa tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että joukkoliikenteen palvelutaso Oulun kaupungissa on hyvä. Sen sijaan kysyttäessä koko kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasosta, vain 16,5 prosenttia vastaajista oli samaa tai jokseenkin samaa mieltä väittämästä.

2.3 JOUKKOLIIKENTEEN OSATEKIJÖIDEN MERKITYS

Oman liikkumiseen liittyvien valintojen kannalta tärkeimpänä tekijänä puhelinvastaajat pitivät liikennöinnin täsmällisyyttä ja luotettavuutta (aikataulussa pysyminen). Lähes yhtä tärkeitä olivat matkalippujen hinnat ja reittien sopivuus. Kaikki kolme tärkeintä tekijää olivat merkittäviä kaiken ikäisille vastaajille. Aktiivikäyttäjien ja satunnaiskäyttäjien välillä ei ollut suuria eroja palvelutasotekijöiden arvostuksessa. Kuitenkin oletetusti mm. vuorojen määrä opiskelu- ja työmatkoilla sekä iltaisin ja viikonloppuisin olivat kulkutapavalintojen kannalta aktiivikäyttäjille hieman tärkeämpiä kuin joukkoliikennettä harvoin käyttäville. Matka-aika sen sijaan oli harvoin joukkoliikennettä käyttäville hieman aktiivikäyttäjää tärkeämpi kulkumuodon valintakriteeri. Matka-aika oli tärkeä tekijä nuoremmassa ikäryhmässä, mutta merkitys selvästi pieneni yli 65-vuotiailla.

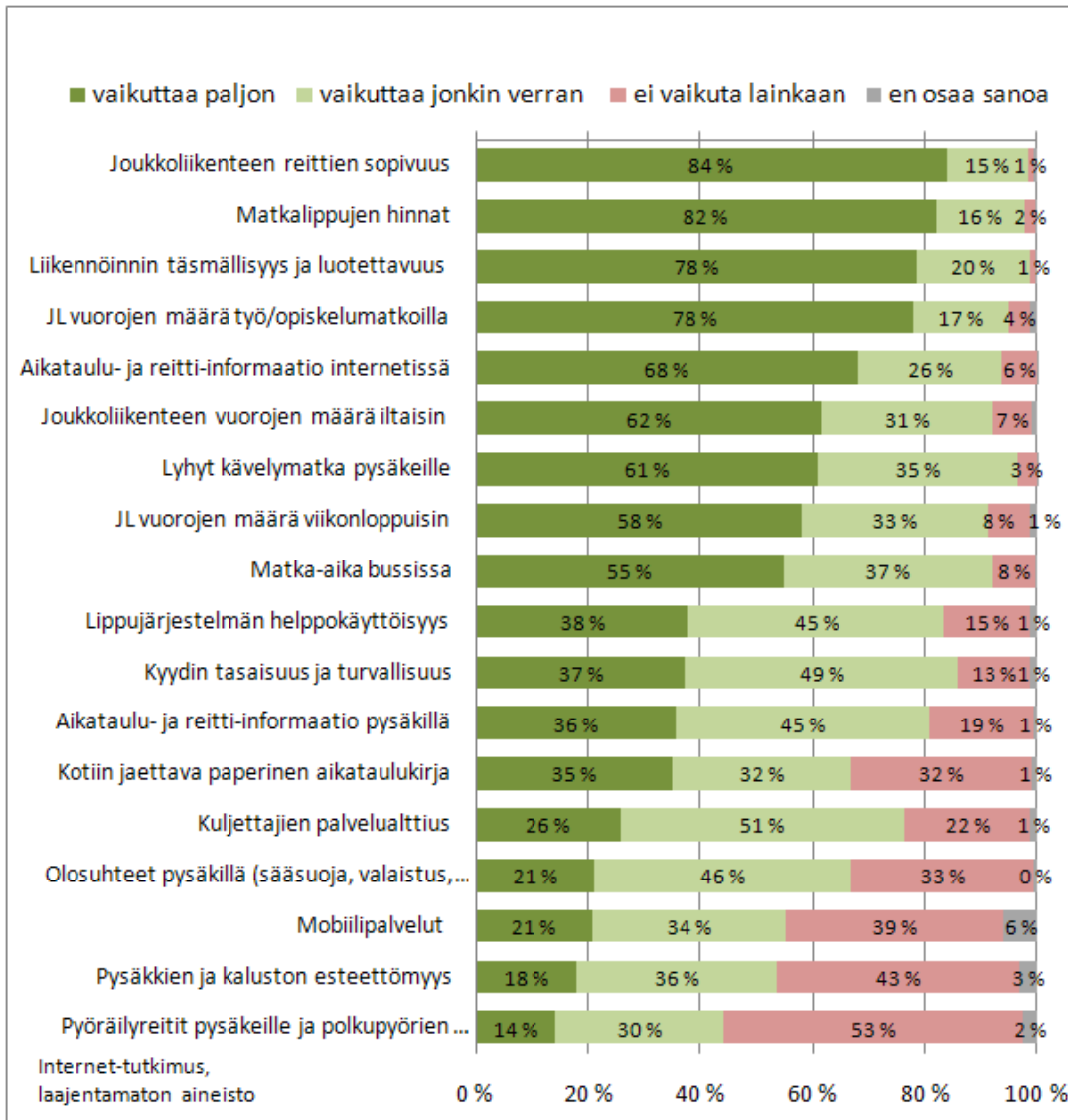
Pysäkkien ja kaluston esteettömyys ei keskimäärin ollut merkittävästi kulkumuodon valintaan vaikuttava tekijä. Kuitenkin yli 65-vuotiaista lähes 60 prosenttia piti esteettömyyttä merkittävästi kulkutavan valintaan vaikuttavana tekijänä ja yli 45-vuotiaistakin yli puolet. Iäkkäämmässä ikäryhmässä arvostettiin myös lyhyttä kävelymatkaa ja hyviä odotusolosuhteita pysäkillä. Iäkkäämmät vastaajat kokivat myös kyydin tasaisuuden ja turvallisuuden sekä kuljettajan palveluattituden selvästi nuorempia vastaajia tärkeämmiksi.



Kuva 8. Puhelinvastaajien näkemyksiä palvelutason osatekijöiden vaikutuksesta kulkutavan valintaan.

Myös nettivastaajille kulkumuodon valintaan eniten vaikuttavat tekijät olivat reittien sopivuus, matkan hinta ja liikennöinnin täsmällisyys ja luotettavuus (aikataulussa pysyminen). Nettivastauksissa korostuivat myös joukkoliikennevuorojen määrä erityisesti työ- ja opiskelumatkoilla sekä netistä saatava aikatauluinformaatio.

Joukkoliikenteen vuorojen määrä työ- ja opiskelumatkoilla oli tärkeää alle 45-vuotiaille. Sen sijaan ilta- ja viikonloppuvuorojen määrä oli yhtä tärkeä kaikissa ikäryhmissä lukuun ottamatta yli 65-vuotiaita.



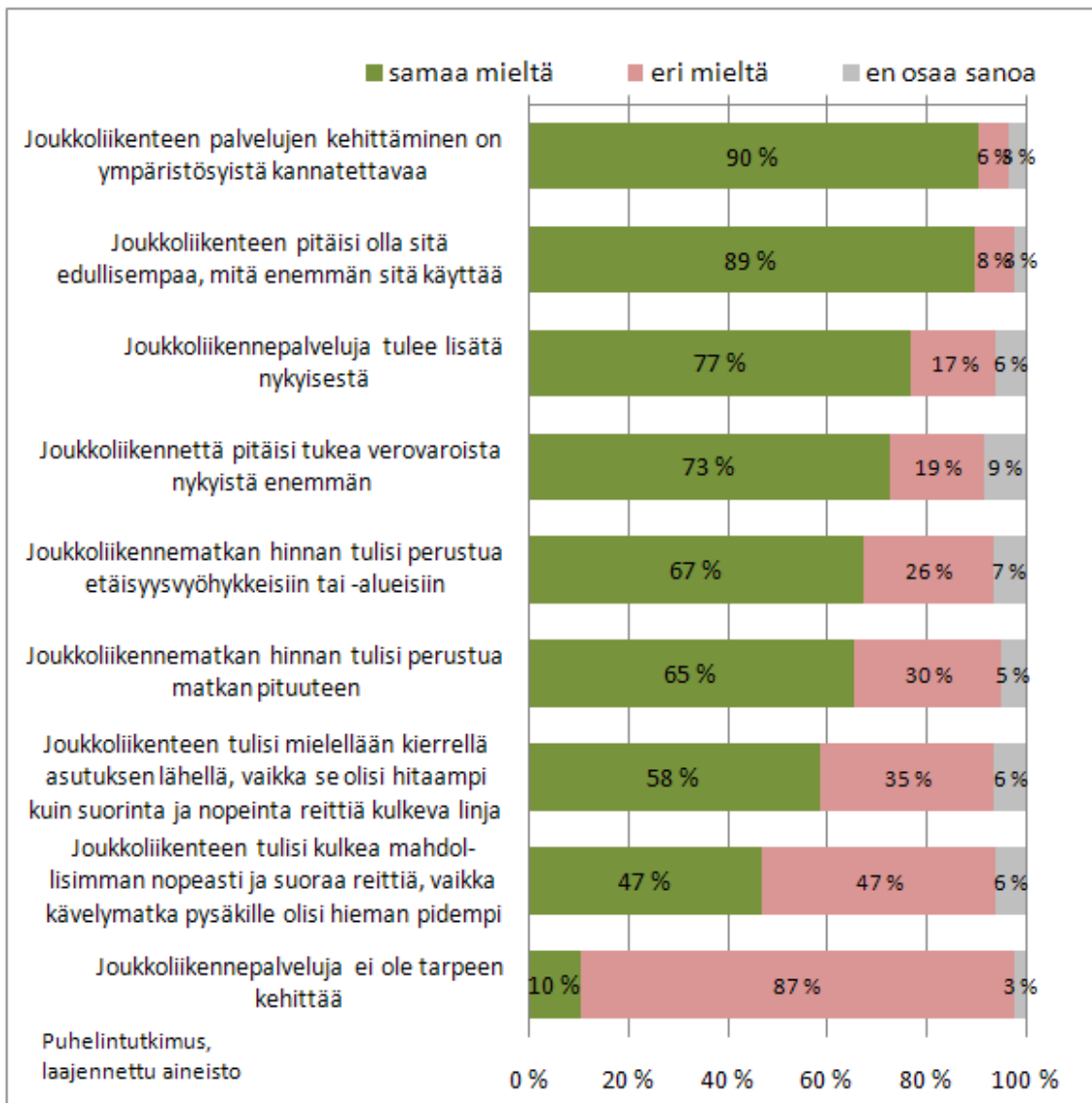
Kuva 9. Nettivastaajien näkemyksiä palvelutason osatekijöiden vaikutuksesta kulkutavan valintaan.

Aiemmat tutkimukset

Syksyllä 2010 busseissa toteutetussa kyselyssä tärkeimmiksi palvelutasotekijöiksi sekä paikallis- että seutuliikenteen matkustajien mielestä nousivat aikataulussa pysyminen, vuorotiheys, matkustamisen edullisuus ja lyhyt matka pysäkeille.

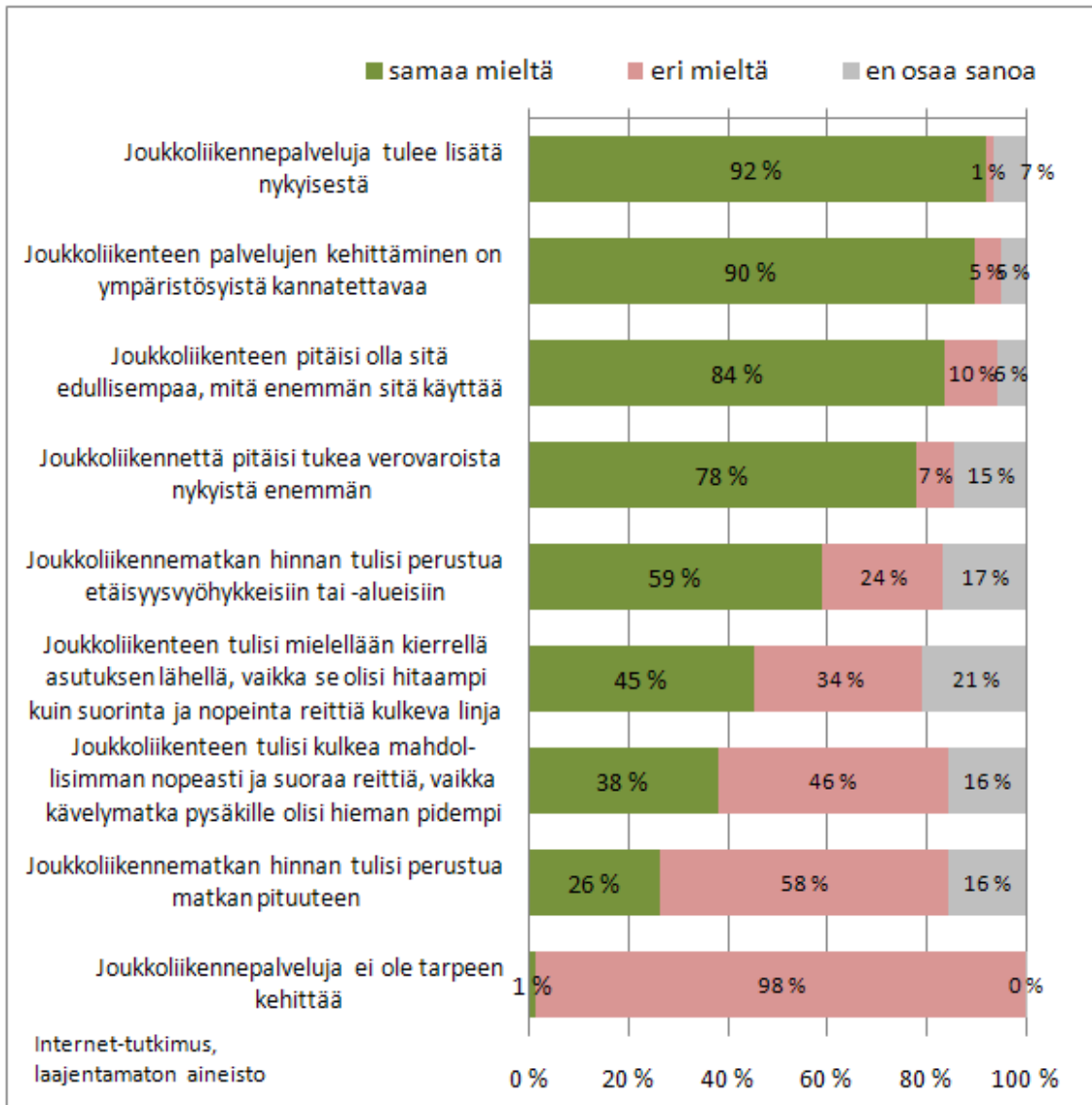
2.4 NÄKEMYKSET JOUKKOLIIKENTEN KEHITTÄMISTARPEISTA

Lähes 90 prosenttia puhelintutkimuksen vastaajista oli sitä mieltä, joukkoliikennettä tulee kehittää. Vain 9 prosenttia aktiivikäyttäjistä ja 11 prosenttia vähän tai ei ollenkaan joukkoliikennettä käyttävistä oli sitä mieltä, että joukkoliikennepalveluja ei ole tarpeen kehittää. 90 prosenttia vastaajista piti joukkoliikenteen kehittämistä ympäristösyistä kannatettavana. 77 prosenttia puhelinvastaajista oli joukkoliikennepalvelujen lisäämisen kannalla. Yli 70 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikennettä tulisi tukea verorahoista nykyistä enemmän. Erityisen myönteisiä verorahojen käyttämiseksi joukkoliikenteen kehittämiseen olivat parhaan palvelutason alueella (palvelutasoluokka 1) asuvat sekä joukkoliikenteen aktiivikäyttäjät. Negatiivisimmin joukkoliikennepalvelujen kehittämiseen suhtautuivat yli 65-vuotiaat, joista 18 prosenttia oli sitä mieltä, että joukkoliikennettä ei tule kehittää.



Kuva 10. Puhelinvastaajien näkemykset joukkoliikenteen kehittämisestä.

Nettivastaajat suhtautuivat joukkoliikenteen kehittämiseen vieläkin myönteisemmin. Vain prosentti vastaajista piti joukkoliikenteen kehittämistä tarpeettomana.

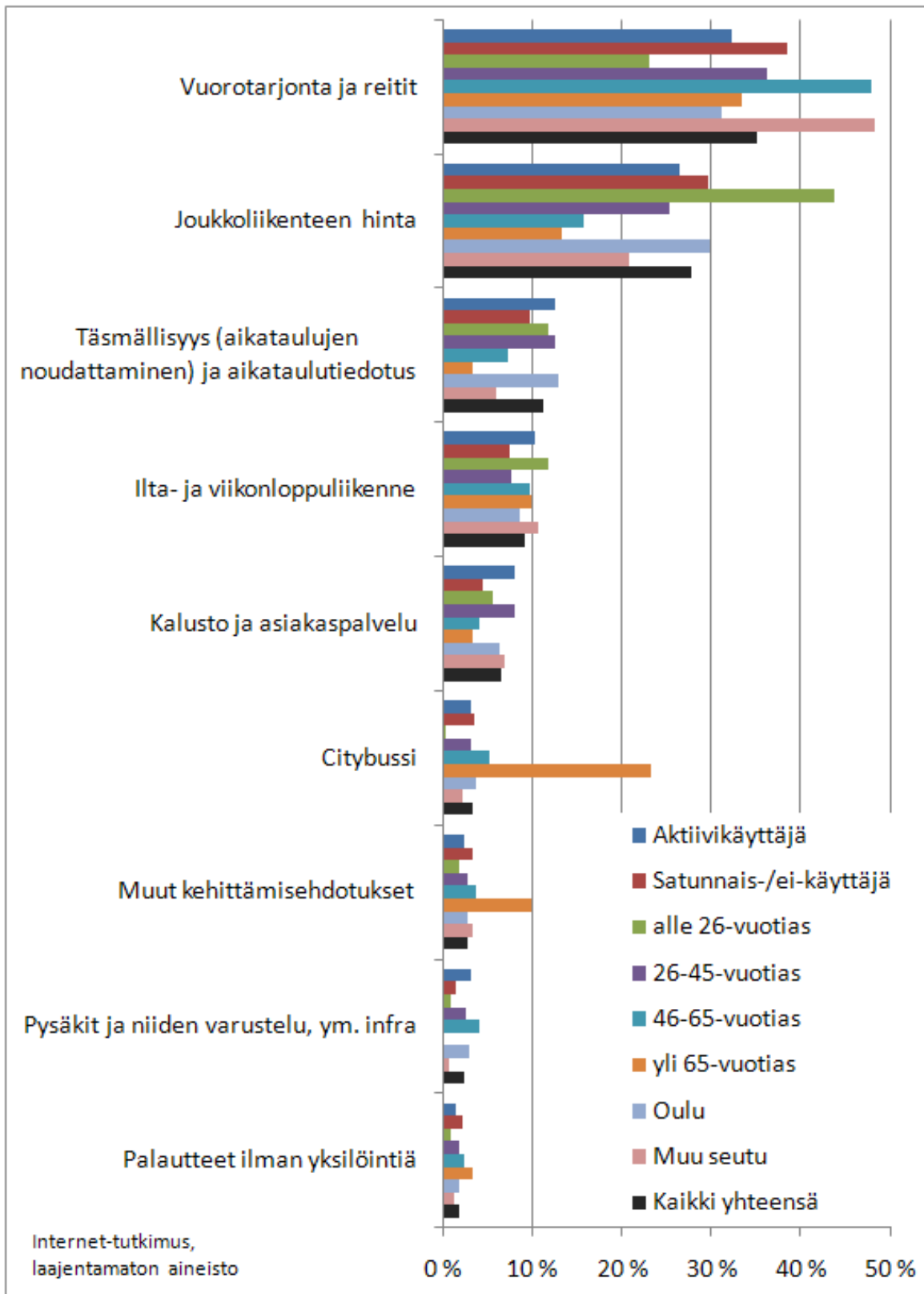


Kuva 11. Nettivastaajien näkemykset joukkoliikenteen kehittämisestä.

Hieman yli puolet puhelinvastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikenteen tulisi mielellään kierrellä asutuksen lähellä, vaikka se olisi hitaampi kuin suorinta ja nopeinta reittiä kulkeva linja. Tätä mieltä olivat erityisesti yli 45-vuotiaat ja sitä iäkkäämmät vastaajat. Vaihtoehto sai myös hieman enemmän kannatusta joukkoliikennettä aktiivisesti käyttäviltä kuin satunnaiskäyttäjiltä, mutta tässä ero oli pieni. Eri palvelutasoluokissa asuvien mielipiteissä ei ollut juurikaan eroja. Myös nettivastaajista lähes puolet olivat asutuksen läheisyydessä kiertelevien reittien kannalla.

Vajaa puolet puhelinvastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikenteen tulisi kulkea mahdollisimman nopeasti ja suoraa reittiä, vaikka kävelymatka pysäkillä olisi hieman pidempi. Erytesityisesti joukkoliikennettä harvoin tai satunnaisesti käyttävät olivat tätä mieltä. Ikäluokittain tarkasteltuna nuoremmat vastaajat pitivät nopeutta hieman tärkeämpänä kuin iäkkäämmät ikäryhmät. Nettivastaajista 38 prosenttia oli nopeiden ja suorien reittien kannalla.

Netissä vastaajille annettiin mahdollisuus avoimen palautteen antamiseen. Palautteesta suurin osa koski vuorotarjontaa ja reittejä sekä matkalipun hintaa. Palautetta annettiin runsaasti myös aikatauluissa pysymisestä ja aikataulutiedottamisesta. Vuorotarjontaa koskevista palautteista yleisin koski bussien vuorotiheyksiä – peräkkäin ajamista ja pitkiä vuorovälejä. Matkalipun hintaa pidettiin kalliina ja toivottiin runsaasti erilaisia alennuslippuja edullisemmista kertalipuista Uuden Oulun tasataksaan. Erytesialennuksia esitettiin myönnettävän mm. työttömille, perheille, lasten kanssa kulkeville myös ilman lastenrattaita jne. Kehittämissuhteissa korostui lähijunaliikenne.



Kuva 12. Netissä annettu vapaa palaute. Kyseisestä aiheesta annetun palautteen osuus kyseisen ryhmän antaman palautteen kokonaismäärästä.

Aiemmat tutkimukset

Päätäjäkyselyssä 97 prosenttia vastaajista oli samaa tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että joukkoliikennettä tulee kehittää. Nykyisiä joukkoliikenteen edistämistoimia piti riittävänä tai jokseenkin riittävänä vain noin 12 prosenttia vastaajista.

Päätäjät asettivat kunnianhimoisia tavoitteita seudun joukkoliikenteen kehittämiseksi. Kolmannes vastaajista sekä Oulun kaupungissa että seudun kunnissa piti sopivana tavoitteena Oulun seudun joukkoliikenteen kehittämiseksi matkustajamäärien kasvattamista viidenneksellä. Vain yksi vastaaja hyväksyi tavoitteeksi sen, että matkustajamäärien annetaan vähetä ja alle 5 prosenttia matkustajamäärien säilyttämisen nykytasolla. Muut asettaisivat tavoitteeksi matkustajamäärien kasvattamisen 5-15 prosentilla.

116 päättäjää 142:sta vastanneesta on valmis lisäämään joukkoliikenteen määrärahaa. Noin puolet vastanneista lisäksi kunnan joukkoliikenteen ostoihin, lippujen hintojen alentamiseen, tiedottamiseen jne. käytettäväksi osoitettua määrärahaa viidellä prosentilla normaalin vuotuisen kustannustason nousun lisäksi. Yli 10 prosenttia vastanneista olisi valmis jopa kaksinkertaistamaan joukkoliikenteen määrärahan. Alle viidennes vastaajista säilyttäisi joukkoliikenteen määrärahan nykytasolla tai vähentäisi määrärahaa. Rahoitusta koskevat vastaukset olivat hieman ristiriitaisia joukkoliikenteen kehittämistavoitteen kanssa, koska esitetty lisäys ei riitä tavoitteelliseen matkustajamäärän kasvattamiseen.

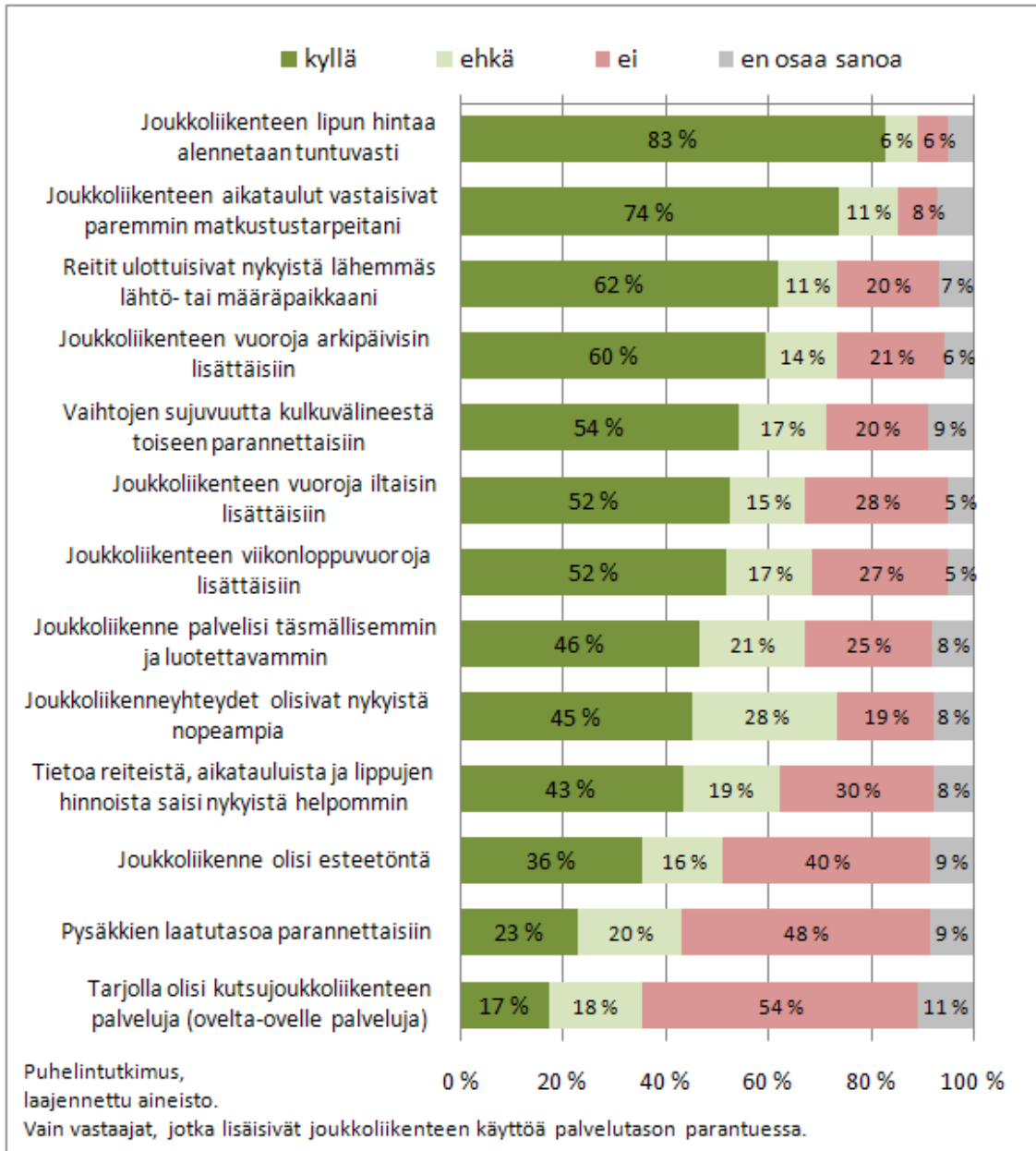
2.5 MATKUSTUSPOTENTIAALI

Noin puolet puhelintutkimuksen vastaajista olisi valmis lisäämään joukkoliikenteen käyttöä, jos joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan. Joukkoliikenteen hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen olisi joukkoliikennettä harvoin tai ei-ollenkaan käytävillä jopa tehokkaampi keino joukkoliikennematkojen lisäämisessä kuin henkilöautoilun kallistuminen. Henkilöautoilun kallistuminen lisäksi joukkoliikennematkoja noin puolella aktiivikäyttäjistä ja vajaalla 30 prosentilla satunnaiskäyttäjistä. Joukkoliikenteen hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen lisäksi joukkoliikennematkoja noin puolella sekä aktiivi- että satunnaiskäyttäjistä.

7 prosenttia vastaajista ei lisäksi joukkoliikenteen käyttöä, vaikka palvelutaso parannettaisiin. Kielteisesti suhtautuvia oli eniten naapurikunnissa: Muhoksella, Haukiputaalla, Kiimingissä ja Kempeleessä sekä Ylikiimingin alueella.

Tehokkaimmaksi keinoksi lisätä joukkoliikennematkustusta arvioitiin matkalipun hinnan alentaminen. Seuraavaksi tehokkaimpia keinoja olisivat aikataulujen parantaminen paremmin matkustustarvetta vastaavaksi, reittien kattavuuden parantaminen ja arkipäivävuorojen lisääminen sekä vaihtojen sujuvoittaminen. Joukkoliikenteen nopeuttamisen ja luotettavuuden parantamisen vaikutus arvioitiin yllättävänkin pieneksi. Pysäkkivarustelun ja esteettömyyden merkitys kokonaisuutena olisi huomattavasti pienempi.

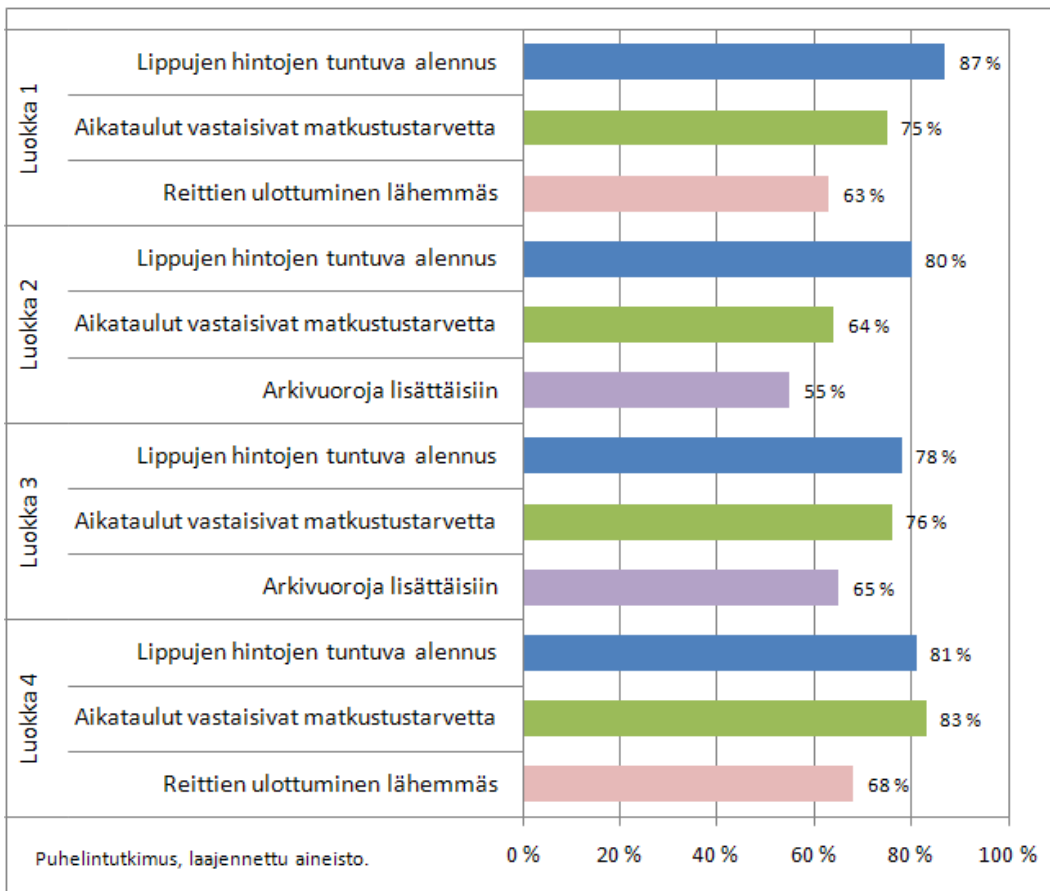
Joukkoliikenteen aktiivikäyttäjien ja satunnaiskäyttäjien vastausten välillä erot olivat pieniä. Suurin ero vastauksissa oli joukkoliikenteen vuorojen määrän lisäämisessä, joka vaikuttaisi huomattavasti enemmän aktiivikäyttäjiin, kuin harvoin joukkoliikennettä käyttäviin. Harvoin joukkoliikennettä käyttävät kokivat reittien kattavuuden parantamisen ja liikenteen nopeuttamisen jonkin verran aktiivikäyttäjiä houkuttelevammaksi. Tulos kuvaa hyvin sitä, että nykyisin joukkoliikennettä käyttävät ne, joille nykyiset reitit sopivat.



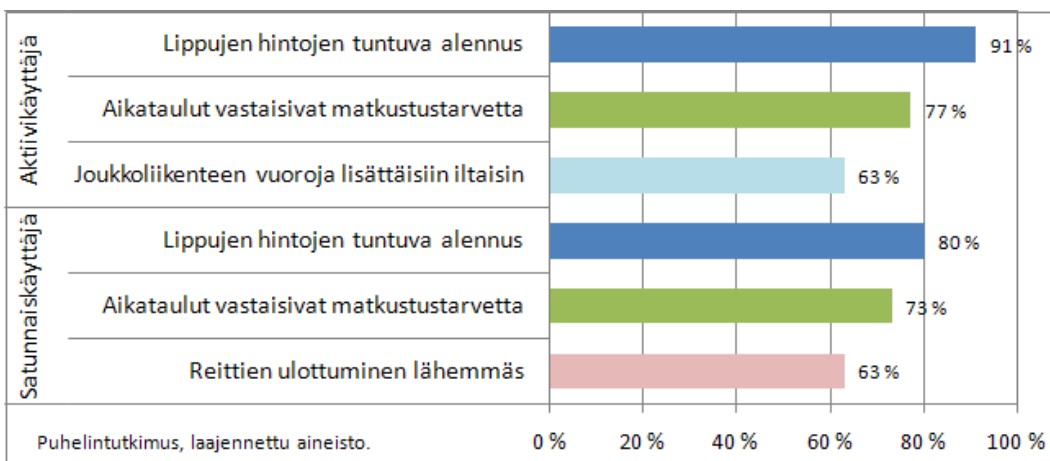
Kuva 13. Joukkoliikenteen käytön lisääminen, puhelinvastaukset.

Palvelutasoalueittain tarkasteltuna palvelutasoalueen 3 vaikutusalueella olisi suhteellisesti pienin potentiaali lisätä joukkoliikennematkustusta, jos palvelutasoa parannetaan. Tällä alueella noin 40 prosenttia vastaajista olisi valmis lisäämään joukkoliikennematkoja, kun muilla alueilla palvelutason parantamisen myötä noin puolet vastaajista lisäisi joukkoliikennematkustusta.

Kaikissa palvelutasoluokissa lipun hinnan alentaminen ja aikataulujen parantaminen matkustustarvetta vastaaviksi olisivat houkuttelevimmat keinot joukkoliikennematkustuksen lisäämiseen. Palvelutasoluokissa 1 ja 4 reittien kattavuuden parantaminen ja luokissa 2 ja 3 vuorotarjonnan lisääminen olivat kolmanneksi houkuttelevin tekijä. (Kuva 14)

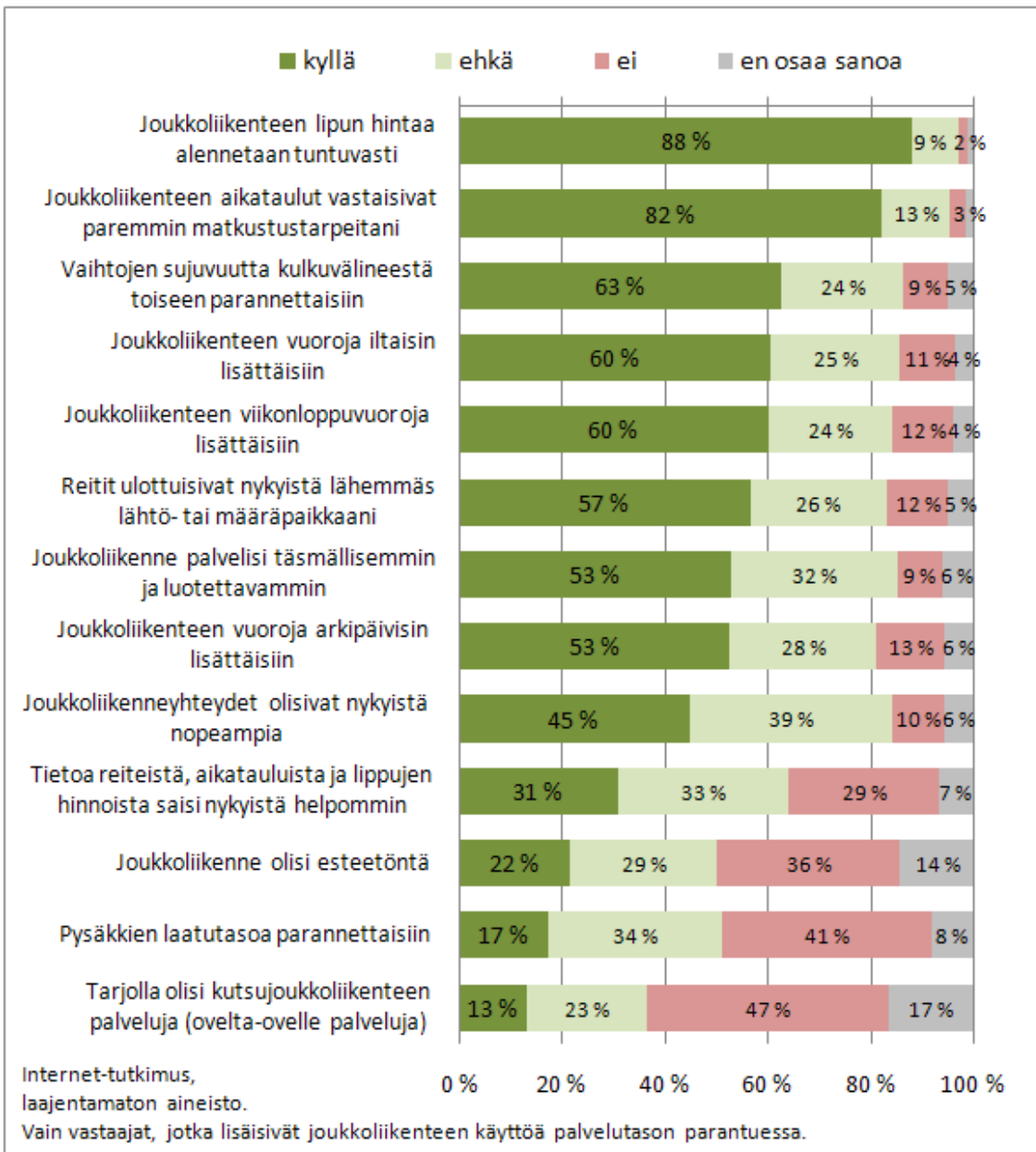


Kuva 14. Joukkoliikenteen käyttöä eniten lisäävät tekijät palvelutasoalueittain, puhelinvastaukset.



Kuva 15. Joukkoliikenteen käyttöä eniten lisäävät tekijät aktiivi- ja satunnaiskäyttäjillä, puhelinvastaukset.

Nettivastaajista jopa 89 prosenttia olisi valmis lisäämään joukkoliikenteen käyttöä, jos palvelutasoa parannetaan. Tehokkaimpia keinoja myös nettivastaajien mielestä olisivat lipun hinnan alentaminen ja aikataulujen parantaminen. Myös ilta- ja viikonloppuvuorojen lisääminen ja vaihtojen sujuvuuden parantaminen nähtiin erittäin tärkeiksi käytön määrän kannalta. Netissä reittien kattavuuden parantamisen ja liikenteen nopeuttamisen merkitys kasvoi hieman sitä mukaan, mitä heikomman palvelutason alueella vastaaja asui. Puhelintutkimuksen tuloksissa ei ollut vastaavaa logiikkaa havaittavissa. Myös nettivastauksissa aktiivikäyttäjien ja harvoin joukkoliikennettä käyttäjien vastausten erot olivat pienet.



Kuva 16. Joukkoliikenteen käytön lisääminen, nettivastaukset.

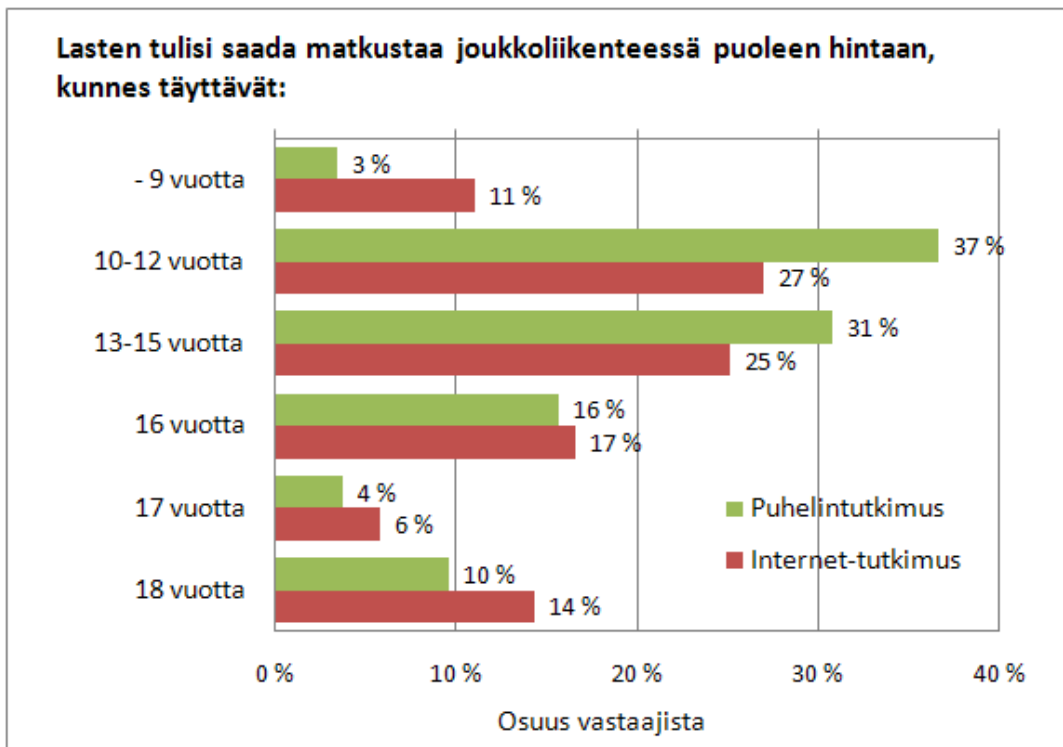
2.6 HINNOITTELU

Joukkoliikennettä pitivät edullisempana kauempana ja palvelutasovyöhykkeiden ulkopuolella asuvat kuin ne jotka asuivat kaupungin parhaan palvelutason alueella.

Puhelintutkimukseen vastanneet olivat varsin yksimielisiä siitä, että joukkoliikenteen pitäisi olla sitä edullisempaa mitä enemmän sitä käyttää. Noin 90 prosenttia sekä aktiivikäyttäjistä että joukkoliikennettä vähemmän käyttävistä vastasi näin. Myöskään ikäryhmien tai palvelutasoluokkien välillä vastauksissa ei ollut eroja.

Kaksi kolmasosaa puhelinvastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikennematkan hinnan tulisi perustua matkan pituuteen. Samoin kaksi kolmasosaa puhelinvastaajista oli sitä mieltä, että matkan hinnan pitäisi perustua etäisyysvyöhykkeisiin tai alueisiin. Vastauksia voi tulkita joko niin, että vaihtoehtojen eroja ei ole ymmärretty tai niin, että molempia hinnoittelutapoja pidetään hyväksyttävänä. Nettivastaajilla sen sijaan oli selkeä näkemys siitä, että joukkoliikennematkan hinnan tulisi perustua etäisyysvyöhykkeisiin tai alueisiin. Näin vastasi 59 prosenttia ja vain 26 prosenttia oli sitä mieltä, että joukkoliikennematkan hinnan tulisi perustua matkan pituuteen.

Sopivana lastenlipun ikärajana pidettiin yleisimmin 10-15 vuoden ikää. Puhelinvastaajista noin kolmannes piti 12 vuoden ikää sopivana ikärajana lastenlipulla ja noin neljännes 15 vuoden ikää. Netissä vastauksen hajaantuivat enemmän. Noin viidennes vastaajista piti 12 vuotta sopivana ikärajana. Kuudesosan kannatuksen saivat sekä 15 vuoden että 16 vuoden ikäraja.



Kuva 17. Näkemykset lasten lipulle sopivasta ikärajasta

Syksyllä 2010 toteutetussa kyselyssä vastaukset olivat samansuuntaisia. 25 prosenttia päättäjistä piti 12 vuoden ikärajaa sopivana ja niinkään noin neljännes 15 vuoden ikärajaa.

3 MUILLA KAUPUNKISEUDUILLA TOTEUTTUJA JOUKKOLIIKENNETUTKIMUKSIA

3.1 KUOPION SEUTU

Kuopiossa ja Siilinjärvellä toteutettiin joukkoliikenteen arvotutkimus tammikuussa 2011. Arvotutkimuksen tavoitteena oli selvittää mitä asukkaat ja päättäjät arvostavat joukkoliikenteen nykytilassa, mitkä ovat joukkoliikenteen kehittämistarpeet ja tulevaisuuden odotukset sekä mitkä ovat joukkoliikenteen käyttöä puoltavat tekijät ja toisaalta esteet joukkoliikenteen käytölle.

Tutkimus toteutettiin 4.-31.1.2011 järjestetyllä laajalla Internet-kyselyllä, jota täydennettiin erityisryhmien osalta vielä paperilomakekyselyllä. Vastauksia saatiin kuntalaisilta kaikkiaan 1 206 kpl, joista 110 kappaletta paperiversioina. Vastaa- jista 75 prosenttia oli naisia. Sanallista palautetta linja-autoliikenteen vuoroista, aikatauluista, kalustosta ja palveluista saatiin 647 kpl, lipputuotteista 397 kpl ja asemista, pysäkeistä tai infosta 306 kpl – kaikkiaan 1 350 kpl. Vastausmäärään vaikutti merkittävästi oppilaitosten ja usean suuremman työpaikan osallistuminen kyselystä tiedottamiseen. Kuntapäät- täjille järjestettiin 4.-24.1.2011 erillinen kysely, johon vastasi 11 päättäjää Kuopiosta ja 30 päättäjää Siilinjärveltä.

Arvotutkimuksen sisältö ja kysymysten asettelu poikkesi Oulun seudulla toteutetusta kyselystä, joten tulosten suora vertailu ei ole mahdollista. Tuloksista on kuitenkin tulkittavissa samanhenkisiä vastauksia kuin Oulun seudulla. Mm. joukkoliikenteen lähtöaikojen sopivuus, vuorotarjonnan määrä sekä aikataulujen luotettavuus olivat selvästi tärkeimmät tekijät, jotka vaikuttavat joukkoliikenteen käyttöön. Lippujen liian korkeaa hintaa pidetään suurimpana syynä joukkoli- ikenteen käyttämättömyyteen, mutta silloin tarkoitettiin erityisesti lyhyehköjen matkojen kertalipun hintaa.

Selvä enemmistö niin päättäjistä kuin kuntalaisistakin näki myös Kuopion seudulla joukkoliikenteen myönteisenä asiana ja halusi, että joukkoliikennettä kehitetään. Päättäjistä enemmistö on ainakin jossain määrin valmis käyttämään joukko- liikenteeseen nykyistä enemmän verorahoja, mutta rahan kohdistaminen lipputukeen ja ostoliikennepalveluihin kaipa- ainakin pientä muutosta.

Veroeurojen käyttöä lipputukeen ja liikenteen ostamiseen kannatettiin laajasti kaikilla alueilla, vaikka henkilöauton käyttö olikin vastaajan pääkulkumuoto.

Kuopion seudun tutkimusta vastaava internet-tutkimus on toteutettu myös Kouvolan ja Lapeenrannan seuduilla.

3.2 UUSIMAA

Uudenmaan joukkoliikennekysely toteutettiin kuntien nettisivuilla 29.3.–17.4.2011. Kyselyn avulla kerättiin tietoja jouk- koliikennepalveluiden nykytilasta sekä toimenpiteistä, joilla joukkoliikenteen käyttöä voitaisiin lisätä. Asukaskysely liittyi Uudenmaan ELY-keskuksessa käynnistyneeseen selvitykseen, jossa määriteltiin tavoitteet joukkoliikenteen palvelutasol- le. Kysely toteutettiin seitsemässä seutukunnassa samanaikaisesti. Vastauksia saatiin yhteensä 3331 kappaletta. Helsin- gin seutua lukuun ottamatta vastaajista 60–75 prosenttia oli naisia seutukunnasta riippuen. Kyselyn tuloksia ei ole ra- portoitu tai analysoitu, mutta saaduista vastauksista on laadittu esittelykalvosarja.

Kysymysten asettelu Uudellamaalla oli samankaltainen kuin Oulun seudulla. Mm. joukkoliikenteen käytön lisäämistä koskevassa kysymyksessä eri seutukuntien tulokset olivat keskimäärin samat Oulun seudun kanssa. Tehokkaimmin jouk- koliikenteen käyttöä voidaan lisätä lipun hintojen tuntuvalta alentamisella, paremmalla aikataulusuunnittelulla sekä reittien saamisella lähemmäksi lähtö- ja määräpaikkaa. Uudellamaalla tehokas keino olisi myös kaikkiin joukkoliikenne- välineisiin kelpaava matkalippu.

3.3 TURUN SEUTU

Turun seudulla asukkaiden näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä kyseltiin marraskuussa 2011 toteutetulla netti-kyselyllä. Kyselyyn saatiin lähes 2000 vastausta. Puolet vastauksista tuli turkulaisilta. Kyselyn tuloksista käy ilmi mm. että turkulaiset toivoivat reaaliaikaista matkustajainformaatiota sekä nopeita runkolinjoja. Naapurikunnissa puolestaan katiivattiin koko seudulla kelpaavaa joukkoliikennelippua myös satunnaisesti joukkoliikennettä käyttäville.

Turkulaisten vastauksista päätellen jopa joka kolmannella kaupungin asukkaalla on joukkoliikenne jollain tavalla mukana päivittäisiä liikkumisvalintoja tehtäessä. Ne jotka eivät käytä juuri lainkaan bussia, kulkevat matkansa jalan tai polkupyörällä. Vakituksia joukkoliikenteen käyttäjiä on turkulaisista 12 prosenttia.

4 JOHTOPÄÄTÖKSET

4.1 JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISEEN SUHTAUDUTAAN MYÖNTEISESTI

Joukkoliikenteen kehittämiseksi näyttäisi tutkimusten perusteella olevan Oulun seudulla tilausta. Joukkoliikenteen kehittämiseen suhtautuvat myönteisesti kuntapäätäjät, joukkoliikenteen käyttäjät sekä ne, jotka eivät käytä joukkoliikennettä. Lähes 90 prosenttia puhelintutkimuksen vastaajista oli sitä mieltä, joukkoliikennettä tulee kehittää ja kolme neljäsosaa olisi valmis kohdentamaan verorahoja joukkoliikenteen kehittämiseen nykyistä enemmän. Nettivastaajat suhtautuivat joukkoliikenteen kehittämiseen vieläkin myönteisemmin. Vain prosentti vastaajista piti joukkoliikenteen kehittämistä tarpeettomana.

Päättyäkyselyssä 97 prosenttia vastaajista oli samaa tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että joukkoliikennettä tulee kehittää. Nykyisiä joukkoliikenteen edistämistoimia piti riittävänä tai jokseenkin riittävinä vain noin 12 prosenttia vastaajista. Neljä viidesosaa päättäjistä oli valmis lisäämään kuntien määrärahaa joukkoliikenteen kehittämiseen.

4.2 MIELIKUVA OULUN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEESTÄ ON KESKITASOA

Seudun joukkoliikenne sai tutkimuksessa yleisarvosanan 7,13. Arvosanaa ei voi pitää erityisen hyvänä, mutta kuitenkin lähes puolet puhelintutkimuksen vastaajista oli samaa mieltä väittämän ”joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä” kanssa. Tulosten valossa näyttäisi, että seutuliikenne on hieman paikallisliikennettä paremmassa huudossa. Oulun kaupungin ulkopuolella asuvat olivat joukkoliikennepalveluihin aavistuksen tyytyväisempiä, kuin kaupungin alueella asuvat. Erityisen tyytyväisiä ovat seutuliikenteen parhaan palvelutason alueella asuvat. Kaupungin alueella tyytyväisyys lisääntyy palvelutason parantuessa. Näyttäisi myös, että mitä enemmän joukkoliikennettä käyttää sen parempi on mielikuva joukkoliikenteestä (tai toisinpäin).

Suurimmat ongelmat ovat tutkimuksen mukaan matkustamisen kallis hinta, joukkoliikenteen riittämätön palvelutaso ja joukkoliikenteen huono imago. Myös reitit ovat monen matkustustarpeeseen sopimattomia. Joukkoliikenteen kalleus nousi erittäin voimakkaasti esille tutkimuksessa. Osaltaan tähän on saattanut vaikuttaa se, että kertalippujen hintoja nostettiin juuri tutkimuksen alkaessa toukokuussa 2011. Samaan aikaan paikallislehti Kaleva vertailua kaupunkien matkalippujen hinnoista ja otsikoi näyttävästi Oulun seudulla ajettavan Suomen kalleinta joukkoliikennettä. Vertailu koski kuitenkin vain kertalippujen hintoja. Hintaan liittyvä ongelma saattaakin olla ainakin osaksi myös tiedottamisongelma. Varsinkaan satunnaiskäyttäjillä ei välttämättä ole riittävästi tietoa sarja- ja kausilippujen hinnoista.

Aikataulutiedottamiseen ollaan kohtuullisen tyytyväisiä, samoin liikenteen täsmällisyyteen ja luotettavuuteen (puhelintutkimus).

Nettivastaajat suhtautuivat seudun joukkoliikenteeseen selvästi puhelinvastaajia kielteisemmin. Voi olla, että yksittäisenkin huono matkustuskokemus on laukaissut tarpeen antaa negatiivista nettipalautetta.

4.3 TARVITAAN MONIPUOLISTA TIEDOTTAMISTA

Tärkein tiedotuskanava on internet. Tämä korostui erityisesti nettikyselyssä, mutta myös puhelinvastaajista reilusti yli puolet oli sitä mieltä, että aikataulutiedot internetissä ovat kulkumuodon valintaan vaikuttava tekijä. Internet oli tärkeä erityisesti alle 26-vuotiaille, joista jopa kolme neljäsosaa koki internet-tiedotuksella olevan vaikutusta kulkutavan valintaan. Yli 65-vuotiaista vain noin 30 prosenttia piti internetiä tärkeänä kulkutavan valinnan kannalta.

Kotiin jaettava paperinen aikataulukirja pitää kuitenkin edelleen pintansa. Sekä puhelin- että nettivastaajista hieman yli puolet oli sitä mieltä, että paperisella aikataulukirjalla on suuri merkitys kulkumuodon valinnassa. Paperinen aikataulukirja on tärkeä erityisesti yli 45-vuotiaille, mutta myös nuoremmissa ikäluokissa lähes puolet vastaajista pitää sitä merkittävänä kulkutapaa koskevan valinnan kannalta.

Pysäkkitiedottamista ei pidetty aivan yhtenä tärkeänä. Kuitenkin lähes puolet puhelintutkimukseen vastanneista näki, että pysäkkiaikatauluilla on vaikutusta kulkumuodon valintaan.

Mobiilipalveluja kuten esimerkiksi häiriötiedotteita kännykkään, pysäkkikohtaisia aikatauluja ja reittioppaita ei osattu ainakaan vielä pitää kovinkaan merkittävänä palvelutasotekijöinä. Puhelinvastaajista yli puolet oli sitä mieltä, että mobiilipalveluilla ei ole vaikutusta kulkumuodon valintaan. Vain noin kuudennes puhelinvastaajista oli sitä mieltä, mobiilipalvelut vaikuttavat paljon kulkumuodon valintaan. Näkemykset olivat samansuuntaisia kaikissa ikäryhmissä. Myös nettivastaajista yli kolmannes oli sitä mieltä, että mobiilipalveluilla ei ole vaikutusta kulkutapaan ja vain noin viidennes koki, että mobiilipalvelut vaikuttavat merkittävästi kulkutapaan.

Erityisesti netissä annetusta avoimesta palautteesta kävi ilmi, että osin tietopuutteet ovat syynä tutkimuksessa annetulle negatiiviselle palautteelle. Esimerkki tällaisesta palautteesta oli mm. toteamus, että Oulusta puuttuvat bussiyhteydet rautatieasemalle. Osa käyttäjistä kenties kaipasi opastusta Raksilan puolelta tapahtuvien liityntäyhteyksien käyttöön.

4.4 JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTASON PARANTAMINEN LISÄISI JOUKKOLIIKENNEMATKOJA

Noin puolet puhelintutkimuksen vastaajista olisi valmis lisäämään joukkoliikenteen käyttöä, jos joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan. Joukkoliikenteen hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen olisivat joukkoliikennettä harvoin tai ei-ollenkaan käyttävillä jopa tehokkaampi keino joukkoliikennematkojen lisäämisessä kuin henkilöautoilun kallistuminen. Henkilöautoilun kallistuminen lisäisi joukkoliikennematkoja noin puolella aktiivikäyttäjistä ja vajaalla 30 prosentilla satunnaiskäyttäjistä. Joukkoliikenteen hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen lisäisi joukkoliikennematkoja noin puolella sekä aktiivi- että satunnaiskäyttäjistä.

Joukkoliikenteen palvelutason parantamisessa tehokkain keino olisi matkalippujen hintojen alentaminen (89 %). Houkuttelevia joukkoliikenteen kehittämistoimia olisivat myös aikataulujen kehittäminen matkustustarvetta paremmin vastaavaksi (74 %), reittien kattavuuden parantaminen (60 %) sekä vuorotarjonnan lisääminen (52-60 %). Yllättävän suuren merkityksen sai myös mm. vaihtojen sujuvuuden parantaminen (54 %).

Samat parantamistoimet lisäisivät sekä nyt jo aktiivisesti käyttävien että vähemmän joukkoliikennettä käyttävien joukkoliikennematkoja. Lipun hintojen alennus, aikataulujen parantaminen ja vaihtojen sujuvoittaminen sekä vuorojen lisääminen (esim. iltaan ja viikonloppuun) olisivat hieman tehokkaampia keinoja joukkoliikenteen aktiivikäyttäjien joukkoliikennematkojen lisäämisessä. Joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjät pitivät hieman tehokkaampina keinoina reittien ulottamista lähemmäs lähtö- ja määräpaikkaa ja vuorojen nopeuttamista. Tiedottamisen parantaminen lisäisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti Oulun kaupungissa parhaan palvelutason alueella.

Matkalippujen hinnan alentaminen ja vuorotarjonnan lisääminen erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin ovat rahaa vaativia joukkoliikenteen kehittämistoimia ja niiden vaikutus jo joukkoliikennettä aktiivisesti käyttäviin olisi hieman suurempi kuin satunnaiskäyttäjiin. Matkalippujen hintojen alennuksella näyttäisi tutkimuksen mukaan olevan suhteellisesti suurin vaikutus joukkoliikenteen käyttöön kaupungin parhaan palvelutason alueella sekä toisaalta seutuliikenteessä kauempana olevista kunnista (Liminka, Muhos, Tyrnävä). Aikataulujen sovittelun ja reittisuunnittelun keinoin sekä liikennettä nopeuttamalla olisi mahdollista jopa ilman lisäkustannuksia lisätä matkustusta sekä aktiivi- että satunnaiskäyttäjillä ja vaikutus olisi satunnaiskäyttäjiin (myös henkilöautoilijat) jopa hieman suurempi, kuin joukkoliikennettä jo käyttäviin.

Nuoria houkutellaan erityisesti edullisilla lipuilla ja työ- ja opiskelumatkojen vuorotarjontaa kehittämällä. Nuorille on tärkeää myös nettitiedotus. Lääkkäämmille vastaajille tärkeitä oli mm. kävelymatkan lyhentäminen, joukkoliikennepalveluiden esteettömyys sekä pysäkkivarustelun ja pysäkkitiedottamisen parantaminen.

Näyttäisi, että joukkoliikenteen käyttöä on mahdollista lisätä eniten Oulun kaupungissa ja niillä alueilla, joilla jo on kohtuullisen hyvät joukkoliikennepalvelut. Henkilöitä, jotka eivät missään tapauksessa siirtyisi joukkoliikenteen käyttäjiksi, asuu eniten naapurikunnissa: Muhoksella, Haukiputaalla, Kiimingissä ja Kempeleessä sekä Ylikiimingin alueella.

4.5 LIPPUJEN HINNOITTELUA JA REITISTÖÄ TULEE KEHITTÄÄ

Tärkeimmiksi palvelutason osatekijöiksi koettiin matkan hinta, täsmällisyys ja luotettavuus sekä reittien sopivuus. Kolme tärkeintä palvelutason osatekijää olivat samat kaikissa ikäryhmissä. Matkan hinta koettiin arvioinnissa yhdessä joukkoliikenteen imagon ja palvelutason riittävyyden kanssa Oulun seudun joukkoliikenteen huonoimmiksi palvelutasotekijöiksi. Reittien sopivuuden kehittäminen on erityisen tärkeää uusia matkustajia tavoiteltaessa, joten hintaa ja reittien sopivuutta voidaan tutkimuksen mukaan pitää tärkeimpinä kehittämiskohteina. Matkan hinnan alentaminen ja aikataulujen sopivuuden parantaminen koettiin taas tärkeimmiksi keinoiksi lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

Matkan hinta koettiin ongelmaksi erityisesti kaupungin keskeisillä alueilla. Mahdollisen hinnanalennuksen lisäksi on tärkeää kehittää lippujärjestelmää kokonaisuutena sekä erityisesti lisätä lippuja koskevaa tiedottamista. Matkojen hintojen eri vaihtoehdoissa tulee olla helposti vertailtavissa. Osa lippujen hintaan kohdistuvasta kritiikistä voidaan vapaan palautteen perusteella olettaa johtuvan siitä, että vastaajat eivät tunne lippujärjestelmää ja erilaisia vaihtoehtoja ja perustavat arvionsa ainoastaan kertalipun hintaan.

Joukkoliikenteen täsmällisyys ja luotettavuus arvioitiin kohtuullisen hyväksi, mutta avointa palautetta annettiin mm. pysäkkiaikataulujen pitävyydestä. Tärkeää olisikin korostaa, että pysäkkiaikataulu on aikaisin aika, jolloin vuoro voi pysäköidä lähteä. Avoimessa palautteessa nousi voimakkaasti esille myös epätasaiset vuorovälit ja autojen ajaminen peräkkäin mm. Linnanmaan suuntaan. Heilurilinjastossa tasavuorovälillä on mahdotonta järjestää kaikkiin suuntiin, mutta asiaa on syytä tarkastella seuraavalla suunnittelukierroksella.

4.6 PALVELUTASON KEHITTÄMISTARPEET JA KEHITTÄMISEN PAINOPISTEET

Tutkimuksen pohjalta voidaan osoittaa ainakin seuraavat kehittämistarpeet Oulun seudun joukkoliikenteessä:

- Joukkoliikenteen imagon parantaminen ja tiedon lisääminen
- Lippujen hintojen alentaminen, lippujärjestelmän selkeyttäminen, satunnaiskäyttäjien lipputuotteiden kehittäminen ja lippuvaihtoehtoista tiedottaminen
- Reittisuunnittelu tässä ja aiemmissa tutkimuksissa saadun palautteen pohjalta
- Aikataulujen kehittäminen toiveiden pohjalta
- Vaihtojen sujuvoittaminen aikataulusuunnittelun keinoin, mutta myös vaihtopysäkkejä ja niistä/niillä tiedottamista kehittämällä

Kehittämisessä on otettava huomioon myös nykyisten, jo hyväksi koettujen menettelyjen säilyttäminen tai varovainen uudistaminen. Avoimen palautteen pohjalta voi päätellä, että erityisesti joukkoliikennettä jo käyttävät ihmiset haluavat sitä mihin on jo totuttu. Esimerkiksi paperinen aikataulukirja koetaan tärkeäksi ja aiemmin käytössä olleita linjoja kaipaillaan takaisin.

Matkustajien toiveiden kuulemiseksi on kehitettävä ajoittain toteutettavien tutkimusten lisäksi jatkuva kanava. Tällä hetkellä palaute suuntautuu bussiyrityksiin, eivätkä toiveet välttämättä kantaudu seudun joukkoliikenteestä vastaavien viranomaisten korviin.

Tutkimuksen perusteella Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutason kehittämisen painopisteiksi esitetään seuraavaa

1. Tiedottamisen lisääminen ja joukkoliikenteen imagon parantaminen

Tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen imagoa ja luoda mielikuva sujuvasta, edullisesta ja ympäristöystävällisestä kulkutavasta, jonka palvelun laatuun asiakkaat pystyvät vaikuttamaan. Keinoina ovat markkinoinnin lisääminen, aikataulun ja reittien esitystapojen selkeyttäminen, positiiviset lehtijutut, erilaiset kampanjat, joukkoliikenteen ja henkilöautoilun hintoja koskevat vertailut sekä pysyvän asiakaspalautekanavan rakentaminen. Cityliikenteen tyypisellä imagon rakentamisella myös paikallisliikenteen suosiota pystyttäisiin kasvattamaan jo ilman liikennetarjontaan tai lipunhintaan tehtäviä muutoksia. Kehittämistoimenpide edellyttää markkinointisuunnitelman laatimista.

Tiedottamisen kehittämistarvetta kuvaa hyvin lainaus netissä annetusta asiakaspalautteesta:

”Oulun joukkoliikennettä varten tulisi luoda pelkistetty pysäkkikartta suurkaupunkien metrokarttojen mallia mukaille. Harva nykyään tarvitsee, saatikka käyttää tiekartan päälle painettua lakanan kokoista reittikarttaa.... Oulun citybusseille on jo luotu pelkistetty pysäkkikartta, samanlaista tarvittaisiin kipeästi myös pidemmille vuoroille.”

Seurantatapana olisi puhelintutkimuksen kysymys ”joukkoliikenteen imago on hyvä”. Nyt vastanneista 37 prosenttia oli täysin samaa mieltä. Tavoitteeksi voisi asettaa esimerkiksi sen, että puolet vastaajista pitäisi vuonna 2015 imagoa hyvänä.

2. Matkalippujen hinnan alentaminen ja lippujärjestelmän selkeyttäminen

Selvityksessä ”Oulun seudun joukkoliikenteen palvelutaso. Vaihe 1: Joukkoliikenteen nykytila, kehittämispotentiaali sekä tavoitevaihtoehdot” esitettiin lippujärjestelmää kehitettävän arvokortein ja seutusarjalippujen tai seutusiirtolippujen hintaa alentamalla sekä muuttamalla lippujärjestelmä vyöhykeperusteiseksi. Kyselytutkimuksen tulokset tukevat näitä esityksiä. Erityisesti kaupungin keskeisillä alueilla joukkoliikenteen hinta koettiin kalliiksi, joten mahdollisessa vyöhykejärjestelmässä tulisi panostaa parhaan palvelutason alueella edullisiin hintoihin.

3. Aikataulujen parantaminen matkustustarvetta vastaaviksi

Joukkoliikenteen käytön lisäämisen näkökulmasta aikataulusuunnittelun lähtökohtana tulee olla matkustajien tarpeet eikä esimerkiksi linjakiertojen tehokkuus. Mm. vuorotyöt palvelevat aikataulut työpaikka-alueille suuntautuille vuoroille, koulujen alkamis- ja päättymisaikojen huomioon ottaminen sekä lähtöaikojen nykyistä parempi porrastaminen tärkeimmillä suunnilla ovat aikataulusuunnittelussa käsiteltäväksi otettavia asioita. Aikataulusuunnittelun merkitys korostuu heikomman palvelutason alueilla, jossa vuorovälit ovat pitkiä.

4. Reittien kattavuuden parantaminen

Tärkeimmille yhteysväleille tulee järjestää suorat reitit tai järjestetyt vaihdot. Reitit erityisesti kaupunkialueella tulee pitää mahdollisista nopeutustoimista huolimatta kattavina (asutusalueella palvelevina). Tutkimuksen mukaan lyhyt kävelymatka oli jopa hieman tärkeämmäksi koettu palvelutasotekijä kuin liikenteen nopeus.

5. Nopeuden lisääminen harkintaa käyttäen

Vaikka liikenteen nopeuttaminen sai tutkimuksessa ehkä hieman oletettua pienemmän merkityksen, on se tärkeä palvelutasotekijä uusien matkustajien (henkilöautoilijoiden) houkuttelemisessa. Nopeuden merkitys oli suurempi harvoin joukkoliikennettä käyttäville kuin aktiivikäyttäjille. Reittisuunnittelun avulla tehtävällä liikenteen nopeuttamisella saadaan suhteellisesti paras vaikuttavuus seutuliikenteen pisimmillä yhteysväleillä. Näillä yhteysväleillä voidaan myös olettaa, että siirtymä joukkoliikenteeseen tapahtuu nimenomaa henkilöautomatkoista, eikä kevytliikenteestä. Reittisuunnittelun avulla yhteyksiä voidaan nopeuttaa esimerkiksi suunnittelemalla entistä suurempia linjoja, hyödyntämällä moottoritietä tai suunnittelemalla keskustan ohittavia kehäreittejä.

4.7 PUHELINHAASTATTELU ON LUOTETTAVA TUTKIMUSMENETELMÄ

Internet-tutkimuksen tekeminen puhelintutkimuksen kanssa samaan aikaan tarjosi mahdollisuuden vertailla tutkimusmenetelmiä. Puhelinhaastattelututkimuksella saadaan internet-tutkimusta luotettavampaa tietoa. Aineisto on yleistävissä vastaamaan seudun asukkaiden näkemystä. Puhelintutkimuksella tavoitetaan myös enemmän niitä asukkaita, jotka eivät käytä joukkoliikennettä.

Internet-tutkimus vinouttaa tuloksia, koska se houkutteli seudun asukasrakenteesta poiketen vastaajiksi huomattavasti enemmän joukkoliikenteen käyttäjiä, oululaisia, nuoria ja naisia. Iäkkäiden osuus internet-vastauksista oli erittäin pieni.

Tutkimusmenetelmien eroja koskeva tulos on erittäin merkittävä. Muissa kaupungeissa joukkoliikennetutkimukset on viime vuosina tehty pääosin pelkästään internetissä. Oulussa saadut tulokset jopa kyseenalaistavat näiden tutkimuksen luotettavuutta. Internet-tutkimus on kevyempi ja edullisempi toteuttaa. Näyttäisi kuitenkin, että Oulun seudulla kannattaa jatkossakin ajoittain panostaa laadukkaaseen puhelintutkimuksen tekemiseen.

5 EHDOTUKSIA JATKOTOIMISTA

5.1 LINJASTOSUUNNITTELU

Kyselyn tuloksena toimivat osaltaan uuden bussilinjaston suunnittelun lähtökohtana. Tutkimus tukee pääosin palvelutason ensimmäisessä vaiheessa esitettyjä linjauksia. Pieni painopisteen muutos keskeisillä alueilla on kuitenkin tarve linjaston kattavuuden parantamiseen. Aiemmin esitettyjä linjaston nopeuttamistoimia tulee toteuttaa, mutta samalla tulee kaupunkialueella varmistaa täydentävän linjaston avulla riittävä kattavuus. Seutuliiikenteessä riittävä palvelualueen laajuus turvataan tarvittaessa kutsuliikenteellä.

Sujuvien vaihtojen merkitys korostui tutkimuksessa. Linjastosuunnittelun yhteydessä tulee määrittää vaihtopisteet ja niiden taso sekä suunnitella järjestetyt vaihdot niille tärkeille yhteysväleille, joille ei pystytä järjestämään suoria yhteyksiä.

Avoimessa palautteessa tuli esille noin 600 erilaista kehittämistarvetta, joista suuri osa koski linjastoa ja sen yhdistävyyttä. Toiveita esitettiin esimerkiksi seuraavista linjaston kehittämistoimenpiteistä:

- OYS:n yhteyksien kehittäminen naapurikunnista vuorotyöt huomioon ottaen
- Kempeleen Kokkokankaan joukkoliikenneyhteydet Oulun keskustaan
- Kuntien sisäisen liikenteen kehittäminen, mm. Kellon Kiviniemi–Haukipudas, Vihiluoto – Kempele, Niemenranta, Karhuoja - Oulunsalo jne.
- Vuorojen porrastaminen Oulun keskustan ja Linnanmaan välillä
- Yhteyksien parantaminen Tupokselta ja Murrosta Ouluun
- Virpiniemen joukkoliikenneyhteydet Ouluun ja Haukiputaalle
- Kempeleen Zeppeliinin työssäkäyntiyhteyksien parantaminen Oulunsalosta ja Limingasta
- Oulun kaupungissa keskustan reuna-alueiden pohjois-eteläsuuntaisten yhteyksien kehittämien, esim. Heinäpää-Kasarmintie, Etu-lyötty-Kontinkangas,
- Poikittaisyhteyksistä esille nousivat mm. Oulunsalo-Kempele –liikenne sekä Toppila-Linnanmaa, Patenniemi-Linnanmaa ja Kuivasjärvi – Ritaharju yhteydet
- Koululaisliikenteen kehittäminen mm. Kalimeenkylälle
- Muhoksen etelä- ja pohjoispuolen yhteyksien aikataulujen porrastaminen
- Cityliikenteen reittien kehittäminen

Kaikki saadut palautteet on luokiteltu. Linjastosuunnittelua varten on jatkotyönä tarpeen laatia yhteenveto kaikissa kolmessa kyselytutkimuksessa, liikennetutkimuksessa sekä aiemmin toteutetussa ”Nykytilanteen kehittämispotentiaali” selvityksessä tulleista yhteysvälien kehittämistarpeita. Samassa yhteydessä olisi hyvä analysoida bussiyhteyksien saamat linjaston parantamishdotukset, mikäli ne ovat yrityksiltä saatavissa.

5.2 KYSELYTUTKIMUKSEN TOISTAMINEN

Asukkaiden ja matkustajien näkemyksiä joukkoliikenteen palveluista tulee seurata jatkuvasti. Tämän tutkimuksen kaltaisen puhelintutkimus on syytä uusida 4-5 vuoden välein ja palvelutason määrittelyn yhteydessä. Seuraavan kerran tutkimus on ajankohtainen vuonna 2015, kun siirtymäajan jälkeisesti liikenteestä on saatu kokemuksia. Uusintatutkimukset esitetään toteutettavan ainakin pääosin samanmuotoisena nyt tehdyn tutkimuksen kanssa. Erityisesti seurattavia tunnuslukuja ovat:

- joukkoliikenteen yleisarvosana Oulun kaupungissa ja koko kaupunkiseudulla
- joukkoliikenteen yleisarvosana Oulun kaupungin alueella eri palvelutasoluokkien alueella
- joukkoliikenteen käyttö pääasiallisena kulkumuotona työ- ja opiskelumatkoilla

Joukkoliikenteestä saadaan tietoa myös liikennetutkimuksen yhteydessä, mutta yksilöityä joukkoliikennetutkimusta voidaan pitää parempana välineenä joukkoliikenteen jatkuvassa kehittämisessä, koska tutkimukseen voidaan sisällyttää enemmän ja tarkempia joukkoliikenneaiheisia kysymyksiä. Tutkimus voidaan myös toteuttaa tiheämmällä frekvenssillä kuin laajempi liikennetutkimus.

Muut kaupunkiseudut keräävät joukkoliikennenäkömyksiä pääosin internetissä. Tämä tutkimuksen perusteella näyttäisi kuitenkin, että Oulun seudulla kannattaa jatkossakin toteuttaa joukkoliikennekysely puhelintutkimuksena. Ajoittain toteutettavan puhelintutkimuksen lisäksi voi käytössä olla jatkuva palautekanava esimerkiksi internetissä.

Liite 1 Puhelintutkimuksen laajennuskertoimet

Toteutuneet puhelinhaastattelut									
	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	
	15 - 25	15 - 25	26 - 45	26 - 45	46 - 65	46 - 65	66 - 75	66 - 75	yhteensä
Hailuoto	3	3	6	6	13	10	4	5	50
Lumijoki	3	5	9	9	12	8	3	2	51
Yli-Ii	7	6	5	6	13	10	2	5	54
Haukipudas	15	8	27	31	29	29	7	6	152
Kempele	17	13	37	45	28	42	7	13	202
Kiiminki	9	10	30	28	28	24	8	10	147
Liminka	18	18	37	51	30	32	7	7	200
Muhos	14	12	30	26	29	26	6	8	151
Oulusalo	15	13	32	31	23	24	6	6	150
Tyrnävä	10	12	22	30	27	27	8	14	150
Oulu									
"luokka 1"	33	33	43	31	35	42	16	24	257
"luokka 2"	28	24	53	48	37	46	9	9	254
"luokka 3"	10	14	20	18	14	15	3	5	99
"muut alueet"	4	5	6	9	12	9	2	4	51
Yhteensä	186	176	357	369	330	344	88	118	1968

ei alueella						1			
-------------	--	--	--	--	--	---	--	--	--

Kuntakohtaiset laajennuskertoimet

	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
	15 - 25	15 - 25	26 - 45	26 - 45	46 - 65	46 - 65	66 - 75	66 - 75
Hailuoto	16	12	16	14	16	16	18	15
Lumijoki	43	24	24	24	23	29	23	32
Yli-Ii	22	23	41	31	25	27	47	23
Haukipudas	77	127	99	83	81	81	81	93
Kempele	63	73	62	50	65	46	67	40
Kiiminki	88	71	63	68	55	61	40	33
Liminka	29	26	37	27	28	22	25	26
Muhos	40	43	37	40	41	41	44	40
Oulusalo	44	44	44	44	45	44	43	46
Tyrnävä	40	34	38	26	26	23	21	12
Oulu								
"luokka 1"	171	189	187	216	179	176	119	112
"luokka 2"	143	148	153	155	161	133	139	151
"luokka 3"	270	201	227	233	211	226	237	195
"muut alueet"	122	75	156	99	91	94	124	54

Alueryhmä	Postinumeroalueet:
Luokka 1:	90100, 90130, 90140, 90150, 90220, 90230, 90400, 90500, 90520, 90530, 90560, 90580
Luokka 2:	90410, 90540, 90550, 90570, 90620, 90630, 90650, 90800
Luokka 3:	90120, 90240, 90250, 90420, 90510, 90670
Muut alueet	90310, 90660, 91300, 91310, 91620

Toteutuneet puhelinhaastattelut

	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	
	15 - 25	15 - 25	26 - 45	26 - 45	46 - 65	46 - 65	66 - 75	66 - 75	Yhteensä
Palvelutasoluokka 1	57	63	73	47	46	65	21	30	402
Palvelutasoluokka 2	36	20	76	70	68	71	18	18	377
Palvelutasoluokka 3	32	40	75	98	70	83	21	27	446
Palvelutasoluokka 4	14	13	33	38	29	26	2	8	163
Seudulla, mutta luokkien ulkopuolella (tai 5)	48	40	100	115	117	98	26	35	579
Ei seudulla/ei paikannettu				1	1				

Palvelutasoluokittaiset laajennuskertoimet

	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
	15 - 25	15 - 25	26 - 45	26 - 45	46 - 65	46 - 65	66 - 75	66 - 75
Palvelutasoluokka 1	166	148	161	222	210	172	123	120
Palvelutasoluokka 2	94	166	106	109	96	97	91	105
Palvelutasoluokka 3	83	66	88	65	61	51	45	38
Palvelutasoluokka 4	47	47	49	39	45	44	144	37
Seudulla, mutta luokkien ulkopuolella (tai 5)	45	50	57	44	41	42	43	29

Liite 2. Internet-tutkimuslomake

OULUN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEEN ASUKASKYSELY 2011

Vastaa seuraaviin kysymyksiin valitsemalla oikea vaihtoehto tai kirjoittamalla vastauksesi sille varattuun tilaan.

Kyselyn tarkoituksena on selvittää asukkaiden mielipiteitä joukkoliikenteen nykytilasta ja kehittämistarpeista. Asukaskysely liittyy Oulun seudulla käynnissä olevaan joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyöhön. Kyselyyn vastaaminen kestää 5-10 min.

Seuraavan [linkin](#) takaa voit lukea selosteen tietosuojasta.

Tässä kyselyssä [joukkoliikenteellä](#) tarkoitamme Oulun paikallisliikennettä, cityliikennettä, palveluliikennettä sekä linjanumeroilla ajettavaa Oulun seutuliikennettä.

A. NYKYINEN PALVELUTASO JA PALVELUTASON OSATEKIJÖIDEN MERKITYS

1. Kuinka tyytyväinen olette Oulun seudun joukkoliikenteeseen kokonaisuutena? Arvioi kouluarvosanalla (asteikko 4 - 10).

4 5 6 7 8 9 10

2. Kuinka hyvin seuraavat väittämät vastaavat mielikuvaanne Oulun seudun joukkoliikenteestä?

	hyvin	jossain määrin	huonosti	en osaa sanoa
Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen käyttö on helppoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne on edullista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne on nopeaa ja sujuvaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen aikatauluista saa ajantasaista ja luotettavaa tietoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteellä on hyvä imago	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne on täsmällistä ja luotettavaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen reitit sopivat hyvin matkustustarpeisiini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen palvelutaso on riittämätön	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Arvioi seuraavien joukkoliikenteen palvelutason osatekijöiden tärkeyttä omien kulkutapavalintojenne kannalta.

	vaikuttaa valintaan paljon	vaikuttaa valintaan jonkin verran	ei vaikuta valintaan lainkaan	en osaa sanoa
Lyhyt kävelymatka pysäkeille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olosuhteet pysäkillä (sääsuoja, valaistus, penkit)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aikataulu- ja reitti-informaatio pysäkillä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aikataulu- ja reitti-informaatio internetissä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajien palveluattisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikennöinnin täsmällisyys ja luotettavuus (aikataulussa pysyminen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matka-aika bussissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kyydin tasaisuus ja turvallisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen vuorojen määrä työ/opiskelumatkoilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen vuorojen määrä iltaisin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen vuorojen määrä viikonloppuisin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen reittien sopivuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräilyreitit pysäkeille ja polkupyörien liittämispysäköinti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lippujärjestelmän helppokäyttöisyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkkien ja kaluston esteettömyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mobiilipalvelut (esim. häiriötiedotteet kännykkään, pysäkkikohtaiset aikataulut, reittioppaat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kotiin jaettava paperinen aikataulukirja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkalippujen hinnat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Jatka

B. JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

4. Mitä mieltä olette seuraavista väittämistä?

	samaa mieltä	eri mieltä	en osaa sanoa
Joukkoliikennepalveluja ei ole tarpeen kehittää	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen palvelujen kehittäminen on ympäristöystävällisempää	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikennettä pitäisi tukea verovarjoista nykyistä enemmän	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen tulisi mielellään kiertää asutuksen lähellä, vaikka se olisi hitaampi kuin suorinta ja nopeinta reittiä kulkeva linja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen tulisi kulkea mahdollisimman nopeasti ja suoraa reittiä, vaikka kävelymatka pysäkillä olisi hieman pidempi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikennematkan hinnan tulisi perustua matkan pituuteen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikennematkan hinnan tulisi perustua etäisyydyshyökköisiin tai -alueisiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen pitäisi olla sitä edullisempää, mitä enemmän sitä käyttää	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikennepalveluja tulee lisätä nykyisestä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Lisäisiteko joukkoliikenteen käyttöä, jos palvelutasoa parannetaan?

- kyllä
 ei

6. Miksi ette lisäisi joukkoliikenteen käyttöä, vaikka palvelutasoa parannettaisiin?

- en voi lisätä, koska teen jo kaikki matkat joukkoliikenteellä
 en halua käyttää joukkoliikennettä missään tapauksessa
 joku muu syy, mikä?

7. Lisäisin joukkoliikenteen käyttöä, jos...

	kyllä	ehkä	en	en osaa sanoa
Joukkoliikenneyhteydet olisivat nykyistä nopeampia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne palvelisi täsmällisemmin ja luotettavammin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen reitit ulottuisivat nykyistä lähemmäs lähtö- tai määräpaikkaani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen aikataulut vastaisivat paremmin matkustustarpeitani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen vuoroja arkipäivisin lisättäisiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen vuoroja iltaisin lisättäisiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen viikonloppuvuoroja lisättäisiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkkien laatusoaa parannettaisiin (sääsuoja, valaistus, esteettömyys, pyöräpysäköinti)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tietoa joukkoliikenteen reiteistä, aikatauluista ja lippujen hinnoista saisi nykyistä helpommin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne olisi esteetöntä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vaihtojen sujuvuutta kulkuvälineestä toiseen parannettaisiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tarjolla olisi kutsujoukkoliikenteen palveluja (ovelta-ovelle palveluja)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteen lipun hintaa alennetaan tuntuvasti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Kuinka vanhoiksi lasten tulisi saada matkustaa joukkoliikenteessä puoleen hintaan?

Kunnes täyttävät vuotta (matkasta riippuen alle 4- tai 7-vuotiaille matka on ilmainen)



C. LIIKKUMISTOTTUMUKSET

9. Mikä näistä parhaiten kuvaa elämäntilannettanne?

- käyn töissä kodin ulkopuolella
- käyn koulua tai opiskelen
- teen töitä kotona
- en käy töissä enkä opiskele
- olen eläkkeellä
- muu

10.

A. Pääasiallinen kulkumuoto päivittäisillä työ-/opiskelumatkoillanne talvella?

- Henkilöauto
- Bussi
- Mopo/moottoripyörä/mopoauto
- Polkupyörä
- Kävely
- Muu

B. Pääasiallinen kulkumuoto päivittäisillä työ-/opiskelumatkoillanne talvikauden ulkopuolella?

- Henkilöauto
- Bussi
- Mopo/moottoripyörä/mopoauto
- Polkupyörä
- Kävely
- Muu

11. Henkilöauton käyttömahdollisuus

- minulla ei ole henkilöauton käyttömahdollisuutta
- minulla on käytössäni henkilöauto aina tai lähes aina
- kotitaloudessamme on henkilöauto, joka on pääsääntöisesti toisen henkilön käytössä

12. Lisäisin joukkoliikenteen käyttöä, jos henkilöautoilu kallistuisi tuntuvasti

- kyllä
- ehkä
- ei

13. Matkustan itse bussilla talvella

- päivittäin tai lähes päivittäin
- kerran tai muutaman kerran viikossa
- muutaman kerran kuukaudessa tai harvemmin
- en käytä bussia

14. Matkustan itse bussilla kesällä

- päivittäin tai lähes päivittäin
- kerran tai muutaman kerran viikossa
- muutaman kerran kuukaudessa tai harvemmin
- en käytä bussia

15. Kotitaloudessani asuu säännöllisesti bussia käyttäviä henkilöitä (vastaajan lisäksi)

- kyllä
- ei

16. Avoin palaute

Jatka

Taustatiedot vastaajasta

Taustatietoja käytetään vain tutkimustiedon analysoimisessa. Tulokset julkaistaan muodossa, josta kenenkään yksityisen henkilön vastauksia ei voida erottaa.

17. Sukupuoli:

- mies
 nainen

18. Ikä

19. Asuinkunta

20. Asuinpaikan kadunnimi ja numero (Osoitetietoja käytetään vain alueen joukkoliikennepalvelujen arvioimisessa)

Lähetä