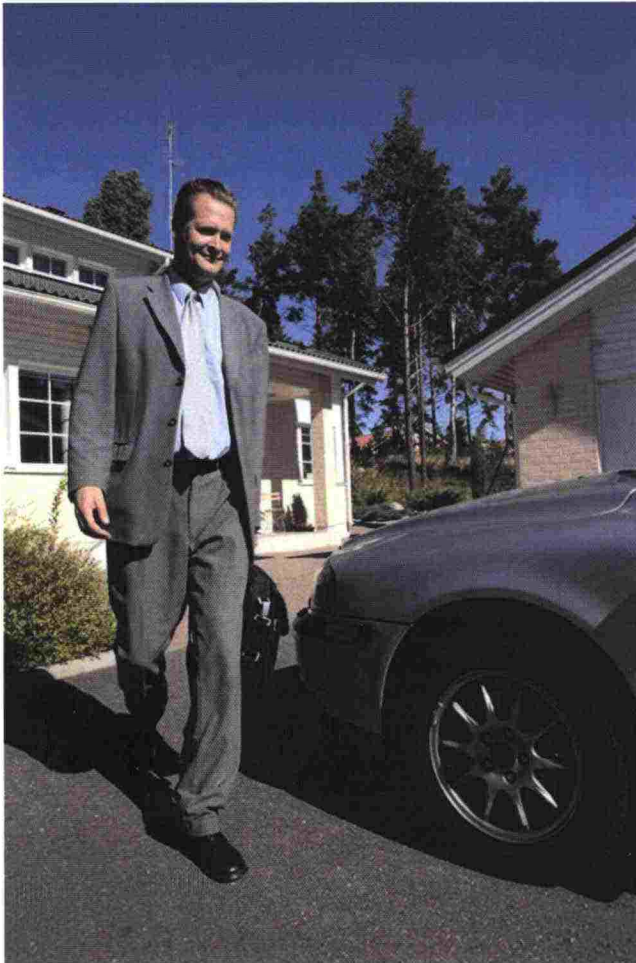


Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo & Kimmo Rönkä

Ihmisten liikkumistarpeet

Tiehallinnon selvityksiä 49/2006



Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo & Kimmo Rönkä

Ihmisten liikkumistarpeet

Tiehallinnon selvityksiä 49/2006

Kannen kuvat: Comma Image Oy; SITO Oy

ISSN 1457-9871
ISBN 978-951-803-807-1
TIEH 3201025

Verkkajulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)
ISSN 1459-1553
ISBN 978-951-803-808-8
TIEH 3201025-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2006

Julkaisua myy/saatavana:
Edita Prima Oy
asiakaspalvelu.prima@edita.fi
Faksi 020 450 2470



Tiehallinto
Asiantuntijapalvelut
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 2211

Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo, Kimmo Rönkä: Ihmisten liikkumistarpeet.
Helsinki 2006. Tiehallinto, asiantuntijapalvelut. Tiehallinnon selvityksiä 49/2006. 120 s. + liitt.
36 s. ISSN 1457-9871, ISBN 978-951-803-807-1, TIEH 3201025.

Asiasanat: tienkäyttäjät, asiakkaat, tiedon keruu, ajankäyttö, liikkuvuus, henkilöliikenne
Aiheluokka: 11

TIIVISTELMÄ

Tiehallinnossa ja liikenteen hallinnonalalla tarvitaan toiminnan pohjaksi asiakastarvetietojen jäsentämistä asiakasryhmittäin, koska jokaisen yksittäisen asiakkaan tarpeita on vaikea määritellä erikseen. Ihmisten liikkumistarpeet -projektissa on selvitetty erilaisten liikkujaryhmien tarpeita ja liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia.

Työn keskeisinä tavoitteina on ollut tunnistaa tarkoituksenmukainen tapa ryhmitellä (=segmentoida) erilaisia liikkujia ja kuvata kuhunkin segmenttiin liittyvät liikkumistarpeet.

Liikkujaryhmittely muodostettiin ihmisen ajankäytön ja ajankäyttöön vaikuttavien tekijöiden tarkasteluun pohjautuen. Ihmisen elämään kuuluu karkeasti jaettuna yhteisöllinen eläminen, vapaa-aika/huvi ja työ. Ihmisen eri elämäntilanteita tarkasteltiin sen mukaan, kuinka paljon ajankäytöstä määräytyy elämän "perusankkureiden", kodin/yhteisön ja työn, mukaan. Nämä ankkurit vaikuttavat ajankäyttöön ja sitovat arkielämää sekä ajallisesti että paikallisesti. Oletuksena oli, että jos nämä kaksi ankkuria eivät sido arjen ajankäyttöä, elämä on joustavampaa ja vapaa-aikakeskeistä. Ostoksiin ja asiointiin käytettävän ajan puolestaan katsottiin kuuluvan osittain yhteisölliseen aikaan (ts. perheen/talouden huolto) ja osittain vapaa-aikaan (ts. shoppailu).

Edellä kuvattujen oletusten pohjalta muodostettiin seuraavat viisi liikkujaryhmää, joiden ajankäytön ankkurit poikkeavat toisistaan: 1) lapset ja nuoret, 2) perhe- ja työsidonnaiset, 3) perhesidonnaiset, 4) työsidonnaiset ja 5) riippumattomat. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen perusteella tehty ryhmien liikkumisen analyysi osoitti, että nämä viisi ryhmää poikkeavat selkeästi toisistaan liikkumisensa ja osin tarpeidensa suhteen.

Pääryhmittelyn lisäksi laadittiin alaryhmittely, jonka avulla nostettiin esille eritoten Tiehallinnon näkökulmasta kiinnostavia tarpeiltaan erilaisia ryhmiä. Lasten ja nuorten sekä riippumattomien osalta jaotteluperusteena käytettiin ikää, koska se erotteli liikkumiskykyä ja -tarpeita luontevasti. Lisäksi kaikkien aikuisväistöön kuuluvien ryhmien alaryhmittelynä käytettiin auton käyttöä.

Raportissa on esitetty runsaasti liikkumiseen, asenteisiin ja asiakastytyvyyteen liittyvää tilastotietoa sekä pää- että alaryhmittä. Raportti toimii siten hakuteoksena, kun halutaan syventää tietämystä liikkujaryhmittä.

Työssä laadittu käyttäjien tarpeita selittävä ryhmittely ja tarpeisiin liittyvä liikkumiskäyttäytymisen analyysi soveltuu erityisesti neliporrasperiaatteen ensimmäisen ja toisen portaalan toimenpiteiden kehittämistyön tueksi. Lisäksi se soveltuu käyttäjänäkökulman laajempaan huomiointiin liikennepalvelujen suunnittelussa ja viestinnässä sekä liikennejärjestelmän kehittämistoimien vaikutusten kohdentumisen arviointiin.

Tehty analyysi perustuu olemassa olevien kyselytutkimusten hyödyntämiseen. Ne eivät kuitenkaan kerro suoraan käyttäjärhmien todellisista arvoista tai liikennejärjestelmään kohdistuvista laatuodotuksista. Tällaisen laadullisen tiedon kerääminen edellyttäisi sekä nykyisten kyselytutkimusten edelleen kehittämistä että uusien käyttäjälähtöisten tutkimusmenetelmien käyttöä.

SAMMANFATTNING

Inom Vägförvaltningen och trafikens förvaltningssektor behövs det differentierade uppgifter enligt kundgrupp till grund för verksamheten, eftersom det är svårt att separerat definiera var och en trafikantkunds individuella behov. I projektet Människors mobilitetsbehov har man utrett olika trafikantgruppers behov och krav när det gäller trafiksystemet.

Det centrala innehållet i arbetet har varit att ta fram ett ändamålsenligt sätt att indela (=segmentera) trafikantkunderna i grupper och beskriva mobilitetsbehoven inom vart och ett segment.

Trafikantgrupperna bildades utgående från en studie av hur människorna använder sin tid och faktorer som inverkar på användningen. Grovt taget hör samfundsliv, fritid/nöjen och arbete till människans liv. Människans olika skeden i livet granskades enligt tidsanvändningen som bestäms av livets "hornstenar", hem/samfund och arbete. Dessa hornstenar inverkar på tidsanvändningen och binder vardagslivet såväl tidsmässigt som lokalt. Man antar att om dessa två hornstenar inte binder tidsanvändningen under vardagar är livet flexiblare och fritidskoncentrerat. Den tid som används för inköp och skötande av ärenden ansågs delvis höra till samfundstid (m.a.o. skötande av familj/hushåll) och delvis till fritiden (m.a.o. shopping).

Utgående från ovannämnda antaganden bildades följande fem trafikantgrupper, med olika hornstenar i tidsanvändningen: 1) barn och ungdomar, 2) familje- och arbetsrelaterade, 3) familjerelaterade, 4) arbetsrelaterade och 5) oavhängiga. En analys av hur olika grupper färdas gjordes på basis av en riksomfattande persontrafikundersökning. Analysen visade att dessa fem grupper är klart olika när det gäller mobilitet och behoven är också olika.

Förutom huvudgrupperna gjordes också en indelning i undergrupper som särskilt användes för att lyfta fram olika grupper med behov som är intressanta ur Vägförvaltningens synvinkel. När det gäller barn och unga samt gruppen oavhängiga användes åldern som fördelningsgrund, eftersom den på ett naturligt sätt differentierade deras förmåga och behov att färdas. Användningen av bil var dessutom en undergrupp till samtliga grupper med vuxenbefolkning.

I rapporten framläggs många statistikuppgifter om trafik, attityder och kundbelåtenhet, över trafikantgrupperna. Rapporten fungerar sålunda som ett uppslagsverk då man vill fördjupa kunskaperna om trafikantgrupperna. Grupperingen som beskriver kundernas behov och analysen av mobilitetsbehovet, som gjordes i arbetet, lämpar sig som stöd för utvecklingsarbetet när det gäller åtgärderna i fyrstegsprincipens första och andra steg. Användaraspekten kan också med hjälp av det bättre beaktas vid planering av trafikservicen och vid kommunikation, samt när man bedömer hur utvecklingsåtgärderna skall inriktas på trafiksystemet.

Analysen baserar sig på material från tidigare enkätundersökningar. De beskriver dock inte direkt vare sig användargruppernas verkliga värderingar eller kvalitetsförväntningarna på trafiksystemet. För att samla in dylika kvalitetsuppgifter krävs det att de nuvarande enkätundersökningarna vidareutvecklas eller att det tas i bruk nya kundorienterade forskningsmetoder.

Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo, Kimmo Rönkä: Ihmisten liikkumistarpeet.
[The personal travel needs] Helsinki 2006. Finnish Road Administration. Finnra Reports
49/2006. 120 p. + app. 36 p. ISSN 1457-9871, ISBN 978-951-803-807-1, TIEH 3201025.

Keywords: road user, customers, collection of data, use of time, mobility, passenger traffic

SUMMARY

In order to facilitate their operations, the road and other transport administrations need analysis of the customer needs by segments because determining the needs of each individual would be too difficult. "The personal travel needs" project has assessed the needs of various groups and the resulting requirements for the transport systems.

The central aim of the study has been to identify the most practical way to categorise or segment the travelers and to describe the characteristics of their travel demand.

The relevant groups were formed according to the use of time by the travelers and the determinants that affect it. People's lives can be divided roughly into social living, free/leisure time and work. Various stages along the whole life span were analysed according to how much time is spent around the "basic determinants" i.e. home/community and work. These "anchors" affect the use of time and bind the everyday life both in time and location. An assumption was made that if neither of these anchors binds the use of everyday time, living is more flexible and concentrate more on leisure. The time used in shopping and personal business was partly viewed as social time (i.e. domestic/family work) and partly as leisure time (e.g. window shopping).

Based on the assumptions described above, the following five traveler groups whose "time use anchors" differ from each other were formed: 1) children and teenagers 2) family and work-bound 3) family-bound 4) work-bound 5) independents. An analysis of their travel habits based on the national travel survey, these five groups differ significantly from each other in relation to their travel and partly also in relation to their needs also.

The main categories were further divided into sub-categories that highlighted their requirements towards the Road Administration. The age was utilized for children and teenagers as it naturally separates the mobility and needs. In addition the car use was used for the adult categories.

The report analysis covers large amount of available statistics concerning travel, attitudes and customer satisfaction of both main and sub-categories. The report serves as a manual when one wants to deepen the understanding of the needs for these categories.

The categorization facilitates especially well the development of measures in the first two stages of the "four step model". In addition to this it facilitates the inclusion of user perspective in the planning and communication of services and when the affected users of the impacts or transport system development measures are sought for.

The completed analysis is based on the exiting user surveys. They do not however directly describe the real values of the segments or the expectations on the quality of transport systems and services. The collection of this kind of data would require further developments in the current survey methodologies or applications of more user-oriented new ones.

ESIPUHE

Ihmisten liikkumistarpeet -projekti on toteutettu osana Tiehallinnon ASTAR-tutkimusohjelmaa. Työssä on jäsennetty ja selvitetty kansalaisten liikennejärjestelmään ja tienpitoon kohdistuvia tarpeita, ongelmia sekä liikkumiskäyttäytymistä. Aineistona ovat olleet tilastolliset tutkimukset sekä kirjallisuus. Lisäksi on koottu yhteen tutkimusmenetelmiä liikkumistarpeiden selvittämiseksi jatkossa.

Tavoitteena on ymmärryksen ja kokonaiskuvan luominen ihmisten liikkumistarpeista, jotta asiakaslähtöinen liikennejärjestelmän ja tienpidon toimien suunnittelu onnistuisi paremmin. Raportissa tarkasteltavia asiakkaita ovat kaikki kansalaiset. Lisäksi mukana ovat ammattiautoilijat. Raportti muodostaa kokonaisuuden yhdessä samaan aikaan toteutetun Elinkeinoelämän tarpeet -projektin kanssa.

Työstä on pääkonsulttina vastannut Strafica Oy, projektipäällikkönä Markku Kivari. Lisäksi työhön ovat osallistuneet Kati Kiiskilä Liidea Oy:stä, Juha Heltimo Strafica Oy:stä sekä Kimmo Rönkä ja Vesa Kempainen Movenise Oy:stä. Työtä on ohjannut projektiryhmä, johon ovat osallistuneet Tiehallinnosta Tytti Viinikainen (pj.), Anu Kruth, Terhi Nissinen, Outi Ryyppö, Juha Sammallahti ja Minna Weurlander sekä liikenne- ja viestintäministeriöstä Tiina Haapasalo.

Helsingissä, joulukuussa 2006

Tiehallinto
Asiantuntijapalvelut

Sisältö

1	JOHDANTO	13
1.1	Työn taustaa	13
1.2	Työn sisältö ja tavoitteet	14
1.3	Tutkimusmenetelmien ja -aineistojen kuvaus	15
2	TARVELÄHTÖINEN KÄYTTÄJÄRYHMITTELY	17
2.1	Asiakasryhmittelyn lähtökohtia	17
2.2	"Kansalaiset tienkäyttäjinä" -selvityksen hypoteesi asiakasryhmittelyksi	18
2.3	Elämänvaiheisiin perustuva pääryhmittely	19
2.4	Alaryhmittelyn kuvaus	23
2.5	Tarvelähtöisen käyttäjäryhmittelyjen hyödyntämismahdollisuuksia	25
3	LAPSET JA NUORET	28
3.1	Ryhmän kuvaus	28
3.2	Liikkuminen osana elämää	29
3.3	Liikkumisen ongelmat ja haasteet	31
3.4	Arvot ja joukkoviestimien käyttö	34
3.5	Ryhmän tulevaisuuden näkymät	35
3.6	Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia	35
4	PERHE- JA TYÖSIDONNAISET	36
4.1	Ryhmän kuvaus	36
4.2	Liikkuminen osana elämää	37
4.3	Liikkumisen ongelmat ja haasteet	39
4.4	Arvot ja joukkoviestimien käyttö	39
4.5	Ryhmän tulevaisuuden näkymät	40
4.6	Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia	40
5	PERHESIDONNAISET	42
5.1	Ryhmän kuvaus	42
5.2	Liikkuminen osana elämää	43
5.3	Liikkumisen ongelmat ja haasteet	45
5.4	Arvot ja joukkoviestimien käyttö	46
5.5	Ryhmän tulevaisuuden näkymät	46
5.6	Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia	47
6	TYÖSIDONNAISET	48
6.1	Ryhmän kuvaus	48
6.2	Liikkuminen osana elämää	49
6.3	Liikkumisen ongelmat ja haasteet	51

6.4	Arvot ja joukkoviestimien käyttö	51
6.5	Ryhmän tulevaisuuden näkymät	52
6.6	Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia	52
7	RIIPPUMATTOMAT	54
7.1	Ryhmän kuvaus	54
7.2	Liikkuminen osana elämää	55
7.3	Liikkumisen ongelmat ja haasteet	57
7.4	Arvot ja joukkoviestimien käyttö	59
7.5	Ryhmän tulevaisuuden näkymät	60
7.6	Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia	60
8	KÄYTTÄJÄRYHMIEN VERTAILUA	62
8.1	Taustatietoja	62
8.2	Matkatietoja	65
8.3	Matkojen ominaisuuksia	70
8.4	Kulikutapojen käytön esteitä	73
8.5	Arvot ja asenteet	75
9	ALARYHMÄT	79
9.1	Paljon autoilevat	79
9.2	Monipuoliset	83
9.3	Autottomat	87
9.4	Alaryhmien vertailua	91
10	ERITYISRYHMÄT	97
10.1	Liikkumis- ja toimintaesteiset	97
10.2	Ammatikseen autoilevat	101
11	TUTKIMUSMENETELMÄT	106
11.1	Tietotarpeista Tiehallinnon toiminnassa	106
11.2	Keskeiset tietopuutteet ja ongelmat	107
11.3	Määrällisten tutkimusmenetelmien soveltuvuus asiakastiedon tuottamiseen	109
11.4	Laadullisten menetelmien soveltuvuus asiakastiedon tuottamiseen	111
11.5	Kehittämis ehdotuksia	116
12	LÄHTEET	118
13	LIITTEET	121

1 JOHDANTO

1.1 Työn taustaa

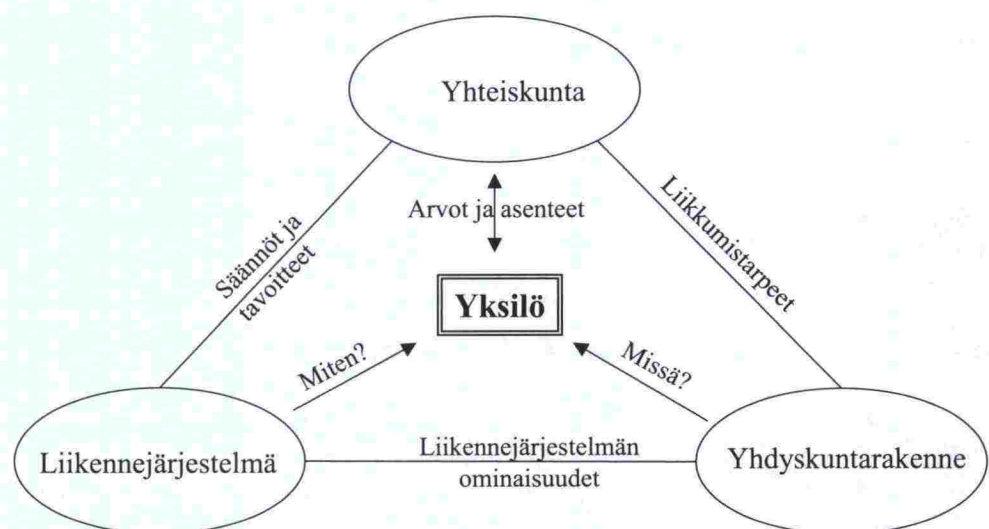
Liikennehallinnossa on tällä hetkellä vahva tarve asiakaslähtöisyyden lisäämiseen. Asiakas- tai käyttäjänäkökulman vahvistumiseen voidaan nähdä ainakin seuraavia syitä:

- 1) Liikennepolitiikan meneillään oleva muutos: uuden infrastruktuurin rakentamisen sijasta keskitytään entistä enemmän nykyisen verkon käytön tehostamiseen ja liikenteen kysyntään vaikuttamiseen (ns. neliporrasperiaate).
- 2) Ihmisten elämäntapojen ja arjen sekä liikkumistottumusten muutos entistä moninaisemmiksi ja yksilöllisemmiksi.

Molemmat kehityskulut vaikuttavat siihen, että tarvitaan uudenlaista ymmärrystä käyttäjien tarpeista.

Tiehallinnossa asiakaslähtöisen tienpidon perustana on, että Tiehallinto tuntee asiakkaittensa tienpitoon kohdistamat tarpeet ja odotukset sekä toisaalta tienpidon vaikutukset eri asiakasryhmiin. Ihmisten liikkumistarpeet -projektissa on selvitetty erilaisten liikkujaryhmien liikkumistarpeita ja liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia.

Ihmisten liikkuminen on yksilöiden elämään liittyvien tarpeiden, yhteiskunnan normien, arvojen ja asenteiden, toimintojen sijoittumisen ja liikennejärjestelmän muodostama kokonaisuus.



Kuva 1 Yksilön liikkumiskäyttäytymisen viitekehys.

Arvot ja asenteet sekä yhteiskunnan normit ja tavoitteet ovat yksilön käyttäytymiseen vaikuttavia aineettomia toimintaympäristökijöitä, kun taas yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä ovat fyysisiä toimintaan ja käyttäytymi-

sen vaikuttavia tekijöitä. Liikennesuunnittelussa on perinteisesti painotettu viimeksi mainittujen tekijöiden merkitystä. Neliporrasperiaatteen käyttöönotto ja erityisesti sen ensimmäisen portaalan (liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan vaikuttaminen) korostaminen edellyttää kuitenkin ihmisten liikkumistarpeiden, arvojen ja asenteiden sekä yhteiskunnallisen ohjauksen (esim. hinnoittelu) nykyistä parempaa huomiointia suunnittelukäytännöissä.

Liikkumistarpeet liittyvät ihmisten arkeen ja yksilön ominaisuuksiin

Liikkuminen tai liikkumisen tarve ei useimmiten ole itsetarkoitus, vaan seuraus ihmisten perustarpeiden tyydyttämisestä ja yhteiskunnan toimintojen vuorovaikutuksesta. Se missä ja miten ihminen asuu, tekee työtä, harrastaa, käy ostoksilla, tapaa ystäviä ja tuttaviamäärää liikkumisen määrän, kulkutavan ja ajankohdan.

Arkisten toimintojen toteuttaminen edellyttää siirtymistä paikasta toiseen. Toiminnon luonne määrittää sen, kuinka paljon joustomahdollisuutta on matkan määränpään ja ajankohdan suhteen, mikä taas heijastuu muun muassa kulkutavan valintaan. Mitä parempi ja toimivampi liikennejärjestelmä on, sitä paremmin ihmiset voivat toteuttaa omia tarpeitaan itseään tyydyttävällä tavalla. Jos taas liikennejärjestelmän tarjoama palvelutaso on puutteellinen, se "suodattaa pois" osan tarpeista tai tarpeen tyydyttäminen on hankalaa, mikä aiheuttaa kokemuksen ongelmasta.

Liikkumistarpeiden muodostumiseen ja niiden suuntautumiseen vaikuttavat myös yksilöön itseensä liittyvät ominaisuudet, kuten elämäntavat, arvot, asenteet, kokemukset, perhekoko, asumismuoto, elämänvaihe, ikä, sukupuoli, fyysiset liikkumiskyvyt, jne. Tarpeita ja haluja rajaavat liikennejärjestelmän ohella sekä yksilön että kotitalouden aika- ja rahabudjetit, joiden puitteissa toiminnan on tapahduttava.

1.2 Työn sisältö ja tavoitteet

Asiakaslähtöisen tienpidon perustana on, että Tiehallinto tuntee asiakkaitensa tienpitoon kohdistamat tarpeet, odotukset sekä keskeiset toimintatavat. Tarpeiden selvittämiseen liittyvä haaste on, että asiakkaan liikkumistarpeet ovat liikennejärjestelmätasolla käsiteltävä asia. Asiakas ei ole kiinnostunut tai edes tietoinen siitä, kenen vastuulla liikennepalvelujen tuottaminen on, vaan oleellista on, että kokonaisuus toimii asiakkaan olettamalla tavalla.

ASTAR -tutkimusohjelman keskeisenä tavoitteena on ollut selvittää eri asiakasryhmien liikenteeseen ja tienpitoon kohdistuvia tarpeita ja odotuksia sekä toisaalta kehittää menetelmiä tarpeiden selvittämiseksi ja systematiikkaa asiakastiedon hyödyntämiseksi. Tietoa ja tutkimuksia liikkumisen ominaisuuksista ja liikkumiseen vaikuttavista tekijöistä on olemassa paljon, mutta varsinaista liikkumistarpeita selittävää tietoa ei juuri ole.

Tämä selvitystyö on keskittynyt ihmisten liikkumistarpeiden tunnistamiseen ja niistä liikennejärjestelmään aiheutuvien käyttäjätarpeiden ymmärryksen lisäämiseen. Lähteinä on käytetty olemassa olevia tutkimusaineistoja ja kirjallisuutta, joten tehdyt päätelmät perustuvat välilliseen aineistoon, eivätkä suoraan käyttäjille tehtyihin tarve- tai ongelmakartoituksiin. Työssä on kui-

tenkin tehty myös pienimuotoinen käyttäjätutkimus, jonka pohjalta on kuvattu esimerkkiliikkujien liikkumistilanteita ja tarpeita. Käyttäjätutkimuksen aineistoa on hyödynnetty erityisesti liikenne- ja viestintäministeriö ”Liikenne 2030” -strategiatyössä, mutta myös yhtenä tämän työn lähtöaineistona.

Työn keskeisinä tavoitteina on ollut:

- tunnistaa tarkoituksenmukainen tapa ryhmitellä (=segmentoida) erilaisia liikkujia
- kuvata kuhunkin segmenttiin liittyvät liikkumistarpeet (liikkumisen erityispiirteet, tilanteet) ja liikkumiseen liittyvät tietotarpeet ja tietopuutteet
- kuvata liikkumistarvetiedon kytkennät tienpidon tuotteisiin, arvioida tiedon merkittävyyttä tienpidon ja liikennejärjestelmätason suunnittelun kannalta ja kuvata tiedon hyödyntämisen systematiikka
- laatia ehdotus liikkumistarvetiedon hankintamenetelmistä ja ylläpidosta.

1.3 Tutkimusmenetelmien ja -aineistojen kuvaus

Ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen liittyvät perustiedot hankitaan nykyisin säännöllisesti toteutettavalla valtakunnallisella **henkilöliikennetutkimuksella (HLT)**, jossa selvitetään mm. matkojen määriä, pituutta, liikkumiseen käytettyä aikaa, matkan syytä ja kulkutapaa sekä analysoidaan näiden alueellisia, ajallisia ja väestöryhmittäisiä eroja. Työssä on käytetty vuosina 2004-2005 kerättyä uusinta valtakunnallista henkilöliikennetutkimusaineistoa (www.hlt.fi), jossa on selvitetty reilun 13 000:n yli 6-vuotiaan suomalaisen liikkumiskäyttäytymistä matkapäiväkirjan avulla. Vastaajista on lisäksi selvitetty sekä yksilö- että talouskohtaisia taustatietoja.

Perinteinen henkilöliikennetutkimus mittaa ilmenevää tai havaittua liikkumiskäyttäytymistä, Syitä tehtyjen liikkumisvalintojen taustalla tai tyydyttämättä jääneitä matkatarpeita (ns. piilevä kysyntä) nämä tutkimukset eivät nyky muodossaan kerro. Pelkkään havaittuun käyttäytymiseen perustuvat tutkimusmenetelmät soveltuvat siten melko huonosti kausaalisuhteiden tutkimiseen. Vuosien 2004-2005 henkilöliikennetutkimukseen on kuitenkin liitetty uutena teemana myös muutama liikkumisen ongelmia ja esteitä kartoittava kysymys.

Taloustutkimuksen tekemällä **Valuegraphics** -tutkimuksella (**VG**) kerätään tietoa suomalaisten arvoista ja tuotekäyttäytymisestä. Työssä on käytetty syksyllä 2005 kerättyä tutkimusaineistoa, jossa on vastaukset noin 5 000 suomalaiselta. Tutkimus tehdään 15–79 -vuotiaille suomalaisille, joten perusjoukko poikkeaa jonkin verran henkilöliikennetutkimuksen perusjoukosta. Tutkimuksella kerätyn tiedon perusteella suomalaiset jaetaan elämäntapa- ja arvoryhmiin (9 kpl). Syksyn 2005 tutkimukseen liitetyt matkustuskäyttäytymiskysymykset mahdollistavat ihmisten asenteiden, elämäntapojen ja liikenneasenteiden tarkastelun sekä yhdeksän elämäntapa- ja arvoryhmän matkustuskäyttäytymisen ja liikenneasenteiden analyysin.

Työssä on käytetty myös **Tiehallinnon tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen** aineistoja. Tutkimus on luonteeltaan seurantatutkimus ja se tuottaa tietoa tienpidon koetusta palvelutasosta, joka on tiellä liikkujan omiin kokemuksiin perustuva subjektiivinen käsitys siitä, kuinka hyvin nykyinen liikennejär-

jestelmä toimii ja kuinka sujuvasti ja turvallisesti päivittäinen liikkuminen on hoidettavissa. Tiehallinnon tienkäyttäjätutkimuksen ongelmaksi tämän selvityksen kannalta on, että vastaajaa määrittäviä taustamuuttujia on ollut tutkimuksessa vähän, koska tavoitteena ei ole ollut vastaajien matkustuskäyttäytymisen selvittäminen. Tässä työssä käytettiin pääasiassa talven 2005 ja kesän 2005 tutkimusaineistoja. Talven aineisto sisälsi 2 640 yksityishenkilön ja 846 ammattiautoilijan ja kesän aineisto 2790 ja yksityishenkilön ja 877 ammattiautoilijan vastaukset. Tutkimuskohteena ovat olleet 15–75-vuotiaat. Lisäksi analyysejä täydennettiin pääsegmenttien osalta työn loppuvaiheessa käyttämällä kesän 2006 tutkimusaineistoa.

Lisäksi työssä tehtiin **suppea käyttäjätutkimus**, jolla haettiin syventävää tietoutta ihmisten liikkumistarpeista. Käyttäjätutkimuksessa sovellettiin laadullisen käyttäjätutkimuksen periaatteita. Käyttäjätutkimus kohdennettiin seitsemän esimerkkiperheen elämän kuvaamiseen ja liikkumisen merkitykseen perheen elämässä. Tarkoituksena oli hakea eri elämäntilanteisiin, elämäntyyliin, elämänarvoihin ja asumisympäristöihin liittyvää laadullista käyttäjätietoa. Käyttäjätutkimuksen pohjalta laadittiin "Tienkäyttäjän polut" –liikkujan profiilikortit, joissa on kuvattu kunkin esimerkkiliikkujan/perheen liikkumiseen ja liikennekäyttäytymiseen liittyvät erityispiirteet. Kortit ovat tämän raportin liitteenä 1.

Työssä kartoitettiin myös liikkumistarpeita koskevaa **kirjallisuutta**, lähinnä pohjoismaista. Yleisenä havaintona voitiin todeta, että muualla tehty liikkumistarpeiden arviointi perustuu hyvin samankaltaisten tilastollisten tutkimusaineistojen hyödyntämiseen kuin Suomessakin. Varsinaisia liikkumistarpeita selvittäneitä tutkimuksia ei juuri ole tehty.

2 TARVELÄHTÖINEN KÄYTTÄJÄRYHMITTELY

2.1 Asiakasryhmittelyn lähtökohtia

Tiehallinnossa ja liikenteen hallinnonalalla tarvitaan toiminnan pohjaksi asiakastarvetietojen jäsentämistä asiakasryhmittäin, koska jokaisen yksittäisen asiakkaan tarpeita on vaikea määritellä erikseen.

Asiakasryhmittely voidaan tehdä eri näkökulmista, riippuen siitä mihin ryhmittelyä käytetään. Ymmärryksen lisääminen yleisellä tasolla ilman ongelmälähtöistä kysymyksenasettelua perustelee asiakkaiden tarpeista johdettua ryhmittelyä, jos taas on kyse tietyn tuotteen kehittämisestä tai ongelman ratkaisusta on perusteltua muodostaa ryhmittely ko. asiaan liittyvien yksilöityjen kehittämiskysymysten perusteella. Ryhmittelytavasta riippumatta asiakasryhmien segmentoinnilla tuetaan sekä toiminnan asiakaslähtöisyyden lisäämistä että entistä parempaa asiakasymmärrystä.

Yksinkertaistetusti asiakasryhmittely on erilaisten asiakasryhmien etsimistä ja valintaa suunnittelun kohteeksi. Sen lähtökohtana on, että eri asiakasryhmillä on erilaiset perusteet tekemilleen valinnoille. Kaikille asiakasryhmille ei kannata "markkinoida" samalla tavalla, vaan eriyttämällä ja kohdistamalla markkinoinnista ja palvelutarjonnasta saadaan taloudellisempaa ja tehokkaampaa.

Kirjallisuudessa ollaan varsin yksimielisiä siitä, että onnistunut asiakasryhmittely täyttää seuraavat kriteerit (Lehmuskoski ym. 2006):

- Segmentit ovat erotettavissa toisistaan: ne ovat sisäisesti homogeenisia mutta keskenään erilaisia.
- Segmentit ovat määrällisesti riittävän suuria.
- Segmentit ovat riittävän vakaita/pysyviä.
- Segmentit ovat ohjattavissa.
- Segmentit ovat tavoitettavissa.
- Segmentit ovat riittävän responsiivisia, eli ryhmän tapa reagoida toimenpiteisiin erottuu riittävästi muista ryhmistä.

Erilaisia käytössä olevia asiakassegmentoinnin tapoja ovat mm. (Lehmuskoski ym. 2006):

- Kohderyhmien määrittelemine ennalta.
- Ryhmittely markkinoiden perusteella.
- Väestöllisiin ja sosioekonomisiin ominaisuuksiin perustuva ryhmittely.
- Maantieteellisiin ominaisuuksiin perustuva ryhmittely.
- Asenteisiin ja elämäntapatekijöihin perustuva ryhmittely.
- Tuotteen käyttöön perustuva ryhmittely.
- Tarpeisiin ja hyötyihin perustuva ryhmittely.

Kuhunkin ryhmittelymenetelmään liittyy sekä etuja että haittoja eikä yhtä oikeaa menetelmää ole mahdollista nimetä. Yksikään nykyisistä käytössä olevista ryhmittelymenetelmistä ei johda kaikkien edellä kuvattujen segmentointikriteerien täyttymiseen. (Lehmuskoski ym. 2006.)

Christensen ym. (2006) tuovat esille segmentointia käsittelevässä artikkelissaan muutamia keskeisimpiä segmentointiin liittyviä "sudenkuoppia" sekä esittävät oman näkemyksensä siitä, miten markkinoiden ja asiakkaiden ryhmittely pitäisi tehdä. Heidän mukaansa markkinoijan on opittava ymmärtämään asiakkaansa elämässä kulloinkin eteen tulevia tehtäviä, joita varten asiakkaat saattaisivat hankkia tuotteita. Yritä ymmärtää tehtävää, älä kuluttajaa, Christensen ym. kehottavat. Markkinoijien huomion keskittyminen itse asiakkaaseen ja hänen ominaisuuksiinsa - asiakkaan tehtävän / tarpeen sijasta - johtaa usein siihen, että he pyrkivät tyydyttämään tarpeita, joita ei todellisuudessa ole.

2.2 "Kansalaiset tienkäyttäjinä" -selvityksen hypoteesi asiakasryhmittelyksi

Tiehallinnon ASTAR -selvityksessä "Kansalaiset tienkäyttäjinä" (Vihavainen 2005) laadittiin hypoteesi asiakassegmentoinniksi. Työssä segmentoinnille asetettiin seuraavat reunaehdot:

- Segmenttejä ei saa olla liikaa.
- Segmenttien tulee olla riittävän suuria.
- Segmenttien tulee olla saavutettavissa (tutkinnallisesti ja viestinnällisesti).
- Sama asiakas ei voi kuulua moneen eri ryhmään.
- Erot segmenttien sisällä tulisi olla pieniä ja segmenttien välillä suuria.

Selvitys tehtiin asiantuntijatyöskentelynä, joka tukeutui kirjallisuudesta saatavaan tietoon ja työn aikana järjestettyihin eri asiantuntijakokoonpanoilla pidettyihin työpajoihin. Selvityksen tuloksena laadittiin lähinnä säännöllisiin päivittäisiin matkoihin perustuva hypoteesi asiakasryhmittelyksi. Ehdotetut asiakasryhmät olivat:

- Paljon autoilevat
- Pendelöijät
- Muut säännöllistä matkaa tekevät
- Riippumattomat
- Lähiliikkujat (Vihavainen 2005.)

Tässä työssä testattiin aluksi edellä mainitun asiakasryhmittelyhypoteesin toimivuutta tilastoaineistojen avulla (ks. luku 1.3). Toimivuutta arvioitiin segmentoinnille asetettujen reunaehtojen mukaisesti. Tilasto- ja tutkimusaineistoilla tehdyt tarkastelut osoittivat "Kansalaiset tienkäyttäjinä" -hypoteesissa lähinnä seuraavia ongelmia:

- Tilasto- ja kyselyaineistoissa ei ole ryhmittelyn edellyttämiä taustatieto- tai liikkumista koskevia kysymyksiä, jotta ryhmittely voitaisiin testata aukottomasti. Tietojen syventäminen on ongelmallista tai rajallista.

- Käytännössä ryhmittely voitiin viedä aineistoihin vain säännöllisten työ- tai opiskelumatkojen pituuteen perustavana ja paljon autoilevien osalta ajosuoritteeseen perustavana.
- Testattujen muuttujien perusteella ryhmien väliset erot olivat pieniä tai niitä ei käytännössä ollut.
- Ryhmien luokittelumuuttujat olivat osin päällekkäisiä, eli henkilöt saattoivat kuvauksen perusteella kuulua useisiin ryhmiin (mitä tukevat myös ryhmien väliset pienet erot tausta- ja liikkumista kuvaavissa muuttujissa).

Testauksen tulosten perusteella päätettiin kehittää ryhmittelyä edelleen eteenpäin, jotta se toteuttaisi paremmin segmentoinnille asetetut tavoitteet.

2.3 Elämänvaiheisiin perustuva pääryhmittely

Ryhmittelyn laadintaperiaatteet

Työssä valittiin, edellä mainittujen reunaehtojen lisäksi, seuraavat lähtökohdat asiakasryhmittelylle:

- Segmentoinnin kohteena ovat ihmiset, ei matkat tai matkatyypit.
- Ryhmittely lähtee tarpeista, eli syistä joiden vuoksi liikutaan, eikä lopputulomasta, kuten valituista kulkutavoista tai liikkumissuoritteesta.
- Segmentointi antaa mahdollisuuden lisätä ymmärrystä, eli mm. tilastoaineistot ovat käytettävissä ryhmien tutkimiseen. Segmentoinnin tulee olla myös riittävän ymmärrettävä ja havainnollinen.
- Tuottaa ymmärrystä liikkumistarpeista liikennejärjestelmätason suunnitteluun, mutta tukee myös konkreettisten tienpidon palveluiden ja tuotteiden suunnittelua.
- Segmentointi on sovellettavissa eri puolilla Suomea eritasoisissa suunnittelutilanteissa ja erityyppisillä alueilla.

Ryhmittelyä lähdettiin tekemään ihmisen ajankäytön ja ajankäyttöön vaikuttavien tekijöiden tarkasteluun pohjautuen. Ihmisen elämään kuuluu karkeasti jaettuna yhteisöllinen eläminen, vapaa-aika/huvi ja työ (ts. "work, live and play"). Näiden toimintojen toteuttaminen eri tavoin johtaa erilaisiin matkoihin ja tarve tehdä matkoja on erilainen. Lisäksi ryhmittelyn taustalla on oletus, että liikkumisen määrä on riippuvainen ainakin kahdesta resurssista, eli ajasta ja rahasta. Perheiden elämänvaiheita tutkinut sosiologi Riitta Jallinoja (2000) jakaa ihmisen ajankäytön yksilön omaan aikaan, parisuhteen aikaan ja perheen aikaan. Jallinoja määrittelee perheen kehitysvaiheet (syklit) sen mukaan, kuinka suuri osa yksilön ajasta on omistettu näille kolmelle eri tekijälle.

Tässä työssä lähdettiin hieman samantyyppisestä ajattelutavasta. Ihmisen elämänvaiheita tarkasteltiin sen mukaan, kuinka paljon ajankäytöstä määräytyy elämän "perusankkureiden", kodin/yhteisön ja työn, mukaan. Nämä ankkurit vaikuttavat ajankäyttöön ja sitovat arkielämää sekä ajallisesti että paikallisesti. Oletuksena oli, että jos nämä kaksi ankkuria eivät sido arjen ajankäyttöä, elämä on joustavampaa ja vapaa-aikakeskeistä. Ostoksiin ja asiointiin käytettävän ajan puolestaan katsottiin kuuluvan osittain yhteisölli-

seen aikaan (ts. perheen/talouden huolto) ja osittain vapaa-aikaan (ts. shop-pailu).



Kuva 2 Yksinkertaistettu kuvio ihmisen ajankäytöstä ja toimintaa ohjaavista "ankkureista".

Työssäkäynnin elämää rytmittävä ja rajoittava vaikutus on ilmeinen ja tunnettu. Yhteisössä/perheessä sitovuuden aiheuttaa puolestaan vastuu ja velvollisuus huolehtia joko lapsista (tässä määritelty: alle 13-v. lapsista) tai esimerkiksi vanhuksista. Perheessä päätöksiä liikkumisesta ja ajankäytöstä ei voida tehdä muista riippumattomasti, vaan eri ihmisten toimintoja ja tarpeita joudutaan sovittamaan yhteen.

"Markkasten perheessä Vantaan Vestrassa herätään joka aamu puoli seitsemältä. Isä ja äiti ovat molemmat töissä Helsingin Munkkivuoreessa. Montaa lehteä päätoimittava isä Jarmo tekee pidempiä päiviä kuin samassa talossa sihteerinä toimiva äiti Pia. Työmatkajärjestelyistä tulee pakostakin mutkikkaita, varsinkin kun lapset ovat eri päiväkodeissa. Vaikka aamulla mennään töihin samaan aikaan, iltapäivällä tarvitaan erillisiä kulkuvälineitä. - Lähdemme pihasta kahdella autolla, minä Oskarin kanssa.. Pia heittää Eerikan tarhaansa ja ajaa sitten Osakarin tarhan eteen, johon hän jättää autonsa odottamaan iltapäivää. Oskarin tarhalta lähdemme sitten minun autolla töihin, Jarmo selvittää.." (Yhteishyvä 2006.)

Tilastoaineistoista ei tällä hetkellä ole mahdollista saada tietoa aikuiseen perheenjäsenen kohdistuvasta huoltovelvollisuudesta, mutta näkökulma voi nousta tulevaisuudessa merkittäväksi väestön edelleen ikääntyessä.

Liikkumistarpeita aiheuttavat toiminnot ja toimintojen ominaisuudet heijastuvat myös matkojen ominaisuuksiin ja mm. joustavuuteen. Matkojen joustavuuden (ts. aikaan ja/tai paikkaan sitoutuvuuden) kautta matkat voidaan jaotella kautta kahteen ryhmään:

- vähän joustavat tai joustamattomat matkat: työ-, työasiointi- ja opiskelumatkat, lasten haku- ja vientimatkat (koulu, päiväkotit)
- joustavat matkat: vapaa-ajan matkat ja asiointimatkat

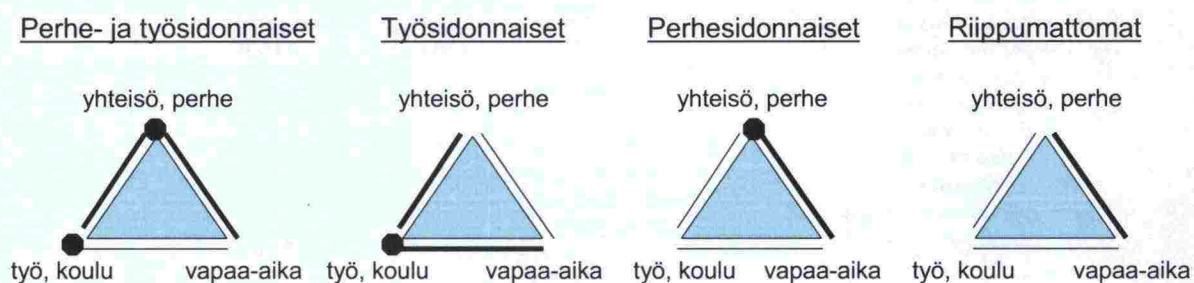
Matkajaottelu soveltuu luontevasti edellä esitettyyn toimintolähtöiseen ryhmittelyyn ja avaa mahdollisuuksia mm. liikenteen hallinnan ja ohjauksen sekä viestinnän palveluiden suunnitteluun. Esimerkiksi "Tienkäyttäjän polut" aineistossa käyttäjät korostivat usein matkan pakollisuutta tai sitä, että he pystyivät joustavuuden avulla ottamaan ulkoiset tilannetekijät, kuten esimerkiksi kelin huomioon.

Pääryhmien muodostaminen

Edellä kuvattujen oletusten pohjalta muodostettiin seuraavat liikkujaryhmät eli segmentit:

- Lapset ja nuoret
 - Alle 18-vuotiaat
- Perhe- ja työsidonnaiset
 - Perheessä on alle 13-vuotiaita lapsia ja
 - Henkilö täysi- tai osapäiväisesti työssä tai opiskelee
- Perhesidonnaiset
 - Perheessä on alle 13-vuotiaita lapsia ja
 - Henkilö ei täysi- tai osapäiväisesti työssä eikä opiskele, ts. työelämän ulkopuolella esim. työttömyyden tai vanhempainloman vuoksi
- Työsidonnaiset
 - Perheessä ei ole alle 13-vuotiaita lapsia ja
 - Henkilö täysi- tai osapäiväisesti työssä tai opiskelee
- Riippumattomat
 - Perheessä ei ole alle 13-vuotiaita lapsia ja
 - Henkilö ei täysi- tai osapäiväisesti työssä eikä opiskele, ts. työelämän ulkopuolella esim. eläkkeen tai työttömyyden vuoksi.

Laadittu ryhmittely on tehty ihmisten liikkumistarpeiden tunnistamiseksi ja ryhmittely ottaa huomioon käyttäjien elämän vaiheet ja ajankäytön reunaehdot. HLT-aineiston perusteella tehty ryhmien liikkumisen analyysi osoitti, että ryhmät poikkeavat selkeästi toisistaan liikkumisensa ja osin tarpeidensakin suhteen.

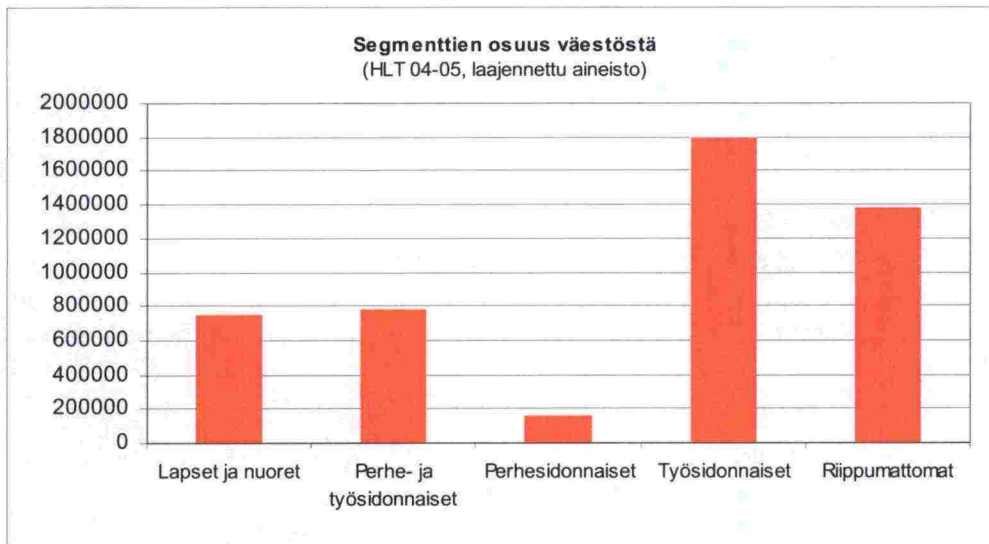


Kuva 3

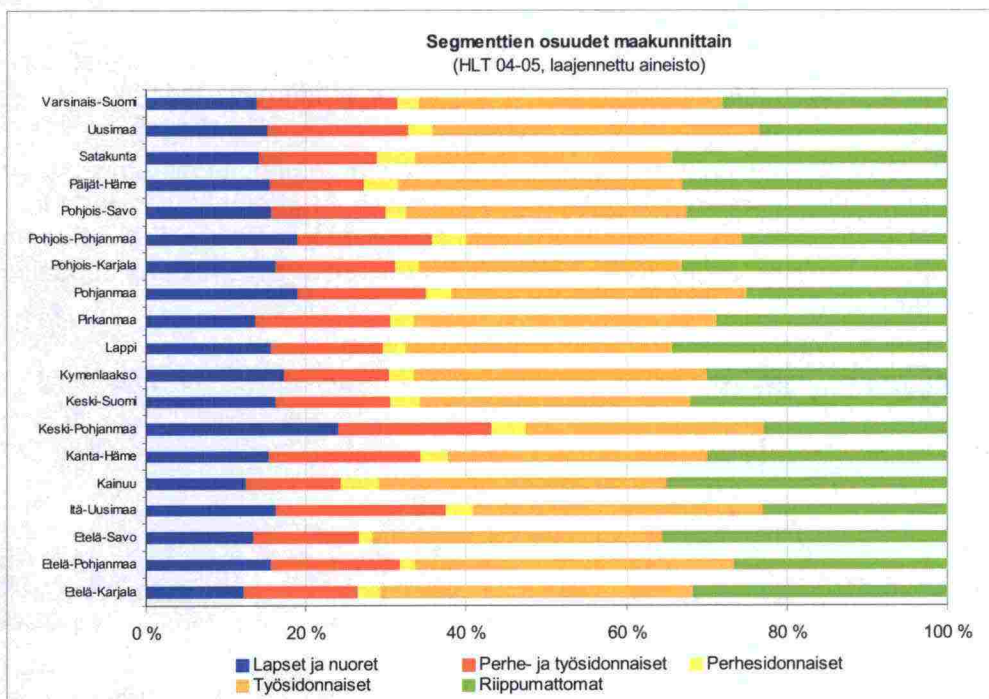
Ajankäytön ankkurit ja liikkumisen pääakselit eri segmenteissä (lapset ja nuoret -ryhmä käsitelty erikseen).

Pääryhmien edustavuus nyt ja tulevaisuudessa

Tilastoaineistojen perusteella pääryhmät ovat hyvin edustettuina Suomen väestössä ja ryhmät ovat pääsääntöisesti riittävän suuria. Perhesidonnaiset -ryhmä on pieni, mutta ryhmän käsittely omana ryhmänään on perusteltua eritoten siksi, että ryhmän liikkumiskäyttäytyminen poikkeaa oleellisesti muista ryhmistä.



Kuva 4 Segmenttien osuus väestöstä (HLT 04-05, laajennettu aineisto).

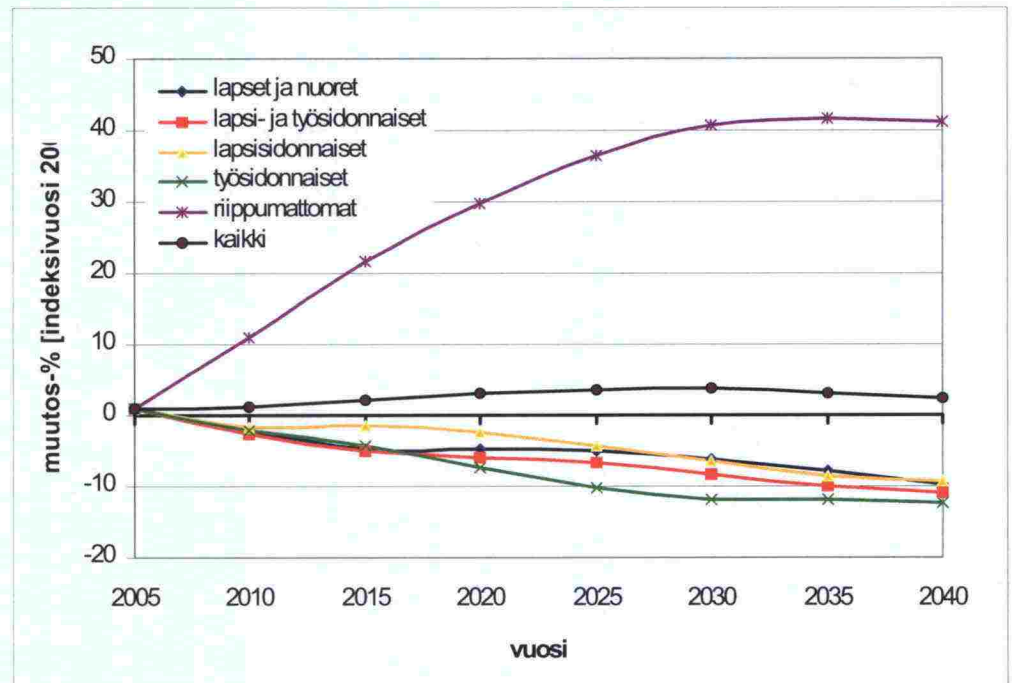


Kuva 5 Segmenttien osuus maakunnittain (HLT 04-05, laajennettu aineisto).

Pääryhmät ovat myös maantieteellisesti hyvin edustavia, kaikkia ryhmiä esiintyy suhteellisen samankaltaisilla osuuksilla eri puolilla maata. Aktiiviväestön muuttoliike ja väestön ikääntyminen painottavat Riippumattomat -

ryhmää jonkin verran muutamassa Pohjois-Suomen ja Itä-Suomen maakunnassa, mutta nykytilanteessa osuudet ovat silti suhteellisen vakioita.

Kuvassa 7 on esitetty suuntaa-antava ennuste eri pääryhmien osuuden kehityksestä tulevaisuudessa. Ennuste pohjautuu Tilastokeskuksen (2004) trendi-ennusteeseen, ja lisäksi eri segmenttien osuuden ikäryhmästä on oletettu pysyvän ennallaan (esim. 25–39-vuotiaista yhtä suuri osuus kuuluu perhe- ja työsidonnaisiin kuin nytkin). Tämä tarkoittaa käytännössä mm. samaa työtömyysastetta, terveystilaa, syntyvyyttä, äitiyslomalle jäämisen aktiivisuutta, jne.



Kuva 6 Pääryhmien suhteellinen muutos pitkällä aikajänteellä ja arvioitu osuus väestöstä vuonna 2040. (Väestöennuste: Tilastokeskus 2004).

Ennusteen mukaan vuonna 2005 joka neljäs suomalainen on "riippumaton", mutta vuonna 2020 noin joka kolmas. Riippumattomien ja perhesidonnaisten osuudet saattavat poiketa jonkin verran tässä esitetystä, sillä nyt käytetyistä tutkimusaineistoista ei saada esille esim. ikääntyvän perheenjäsenen huoltovelvollisuutta. On todennäköistä, että Riippumattomat -ryhmän osuus tulee jatkossa olemaan tässä esitettyä pienempi ja vastaavasti perhesidonnaisten osuus esitettyä suurempi.

2.4 Alaryhmittelyn kuvaus

Pääryhmittelyn lisäksi päädyttiin tekemään segmenttikohtainen alaryhmittely, jonka avulla nostettiin esille eritoten Tiehallinnon näkökulmasta kiinnostavia tarpeiltaan erilaisia ryhmiä. Alaryhmittelyn avulla päästään käyttäjien kokemien ongelmien ja tarpeiden analyysissä lähemmäksi tienpidon tuotesuunnittelun tarpeita.

Seuraavassa on kuvattu pääryhmien alla käsitellyt alaryhmiä. Lasten ja nuorten sekä riippumattomien osalta päädyttiin käyttämään ikää ryhmittely-

perusteena, koska se erotteli liikkumiskykyä ja -tarpeita luontevasti. Lisäksi kaikkien aikuisväistöön kuuluvien ryhmien alaryhmittelynä käytettiin auton käyttöä.

Pääryhmä: Lapset ja nuoret (alle 18 vuotta)

Alaryhmät:

- 0–6-vuotiaat: lapsuus ennen itsenäistä liikkumista
 - Itsenäinen liikkuminen pihapiirin ulkopuolella vähäistä, joten ryhmän matkustaminen tulee käsiteltyä muiden ryhmien kautta (mm. lasten vanhemmat). Vanhempien kokema huoli liikenneturvallisuudesta keskeistä.
 - Ryhmän matkustuskäyttäytymistä ei ole tässä tarkasteltu johtuen mm. tietoaaineistojen puutteesta.
- 7–12-vuotiaat: itsenäisen liikkumisen lapsuus
 - Itsenäisen liikkumisen piiri kasvaa
 - Muiden huomioiminen liikenteessä, liikkumiskyvyt ja motoriikka kehittyvät
- 13–17-vuotiaat: varhaisnuoruus ja nuoruuden keskivaihe
 - kevyen liikenteen rinnalle kulkutapoina nousevat joukkoliikenne ja vähitellen myös mopo ja kevytmoottoripyörä.
 - Motoriset taidot jo valmiiksi kehittyneitä.
 - Pidentyvät koulu- ja opiskelumatkat, mutta myös vapaa-ajanmatkat tärkeitä.

Pääryhmät: perhe- ja työsidonnaiset, perhesidonnaiset, työsidonnaiset ja riippumattomat (ts. kaikki yli 18-vuotiaiden ryhmät)

Alaryhmät:

- Paljon autoilevat
 - 30 000 km tai enemmän vuodessa moottoriajoneuvoa ajavat henkilöt
- Muut auton käyttäjät
 - Autollisessa taloudessa asuvat henkilöt, joiden moottoriajoneuvolla ajettu ajosuorite on alle 30 000 km vuodessa.
 - Myös ajokortittomat henkilöt, jotka kuitenkin asuvat autollisessa taloudessa.
- Autottomassa taloudessa asuvat
 - Autottomassa taloudessa asuvat henkilöt.
 - Auton käyttö tai kyydin saaminen vaatii ajoneuvon vuokraamista, lainaamista tai kyydin pyytämistä oman talouden ulkopuolelta, eli ylimääräistä vaivaa ja/tai rahaa.

Pääryhmä: riippumattomat

Alaryhmät:

- alle 65-vuotiaat
 - Fyysiseltä kunnoltaan heterogeeninen ryhmä: osittain hetkellisesti ja osittain pysyvästi työelämän ulkopuolella.
- 65–74-vuotiaat
 - Aktiivisesti autoileva ja joukkoliikennettä käyttävä ryhmä.
 - Aistit ja reagointikyky keski-ikäistä heikompia. Liikenteen nopeus ja yllättävät päätöksentekotilanteet saattavat jo tuottaa ongelmia.
- 75-vuotiaat ja yli
 - Vanheneminen ja siihen liittyvät sairaudet alkavat haitata päivittäistä elämää, myös liikkumista. Paljon myös niitä, jotka eivät enää itsenäisesti liiku.
 - Esteettömyyden merkitys ja räätälöityjen liikkumispalveluiden tarve kasvaa.

2.5 Tarvelähtöisen käyttäjäryhmittelyjen hyödyntämismahdollisuuksia

Käyttäjälähtöisyys edellyttää käyttäjien odotusten ja vaatimusten selvittämistä suoraan käyttäjiltä, tässä työssä on määritetty liikkumistarpeiltaan erilaisia käyttäjäryhmiä, joilla saattaa olla myös erilaisia liikennejärjestelmään kohdistuvia odotuksia ja vaatimuksia.

Koska työssä käytetyt tutkimusaineistot kuvaavat eri ryhmien havaitun liikkumiskäyttäytymisen eroja ja kirjallisuudesta ei löydy vertailukelpoista käyttäjäryhmittelyä, ei tässä työssä ole vielä pystytty määrittämään yksityiskohtaisia liikennejärjestelmään ja palveluihin kohdistuvia vaatimuksia. Sen sijaan työssä on tuotu perinteisen kulkutapa- ja määrälähtöisen ajattelun rinnalle erilaisten käyttäjien tarpeita selittävä ryhmittely ja tarpeisiin liittyvä liikkumiskäyttäytymisen analyysi, mikä soveltuu neliporrasperiaatteen käyttämiseen liikennejärjestelmän kehittämistyössä, käyttäjänäkökulman laajempaan huomiointiin liikennepalvelujen suunnittelussa ja viestinnässä sekä vaikutusten kohdentumisen arviointiin.

Neliporrasperiaate edellyttää käyttäjien tarpeiden ymmärtämistä

Liikennesuunnittelussa Suomessakin yleistyneen neliporrasperiaatteen ensimmäisellä "portaalla" pyritään vaikuttamaan liikenteen kysyntään (matkojen määrään ja suuntautumiseen) ja kulkutavan valintaan. Käytännössä suunnittelutyössä haetaan vastauksia kysymyksiin: miksi ihminen liikkuu ja tekee matkoja ja mitkä tekijät selittävät matkojen syntymisen ja kulkutavan valinnan? Käytännössä pyritään siis ymmärtämään liikkumistarpeita, syitä liikkumisen taustalla, mikä edellyttää tarvelähtöistä ryhmittelyä.

Neliporrasperiaatteen toisella portaalla pyritään liikennejärjestelmän, järjestelmän osan tai palvelujen parempaan hyödyntämiseen ja tehokkuuden parantamiseen. Toisella portaalla käyttäjä siis on jo tehnyt matkaan, kulkutavan valintaan ja määräraikkaan liittyvän päätöksenteon. Tämä edellyttää käyttäjien tarpeiden ymmärtämisen lisäksi myös suunniteltavana olevan palvelun ominaisuuksien ymmärtämistä, jolloin käyttäjien ryhmittely voidaan tehdä tarvelähtöisen ja tuotelähtöisen ajattelutavan yhdistelmänä.

Kolmannella ja neljännellä portaalla käyttäjien ryhmittely on enemmän tuotesuunnittelulähtöistä (esimerkiksi: henkilöautoliikenne, raskas liikenne, linja-autoliikenne jne.), jolloin ryhmittelyperusteeksi voidaan valita tuotteen suunnittelun ja käyttäjien kannalta tarkoituksenmukainen, yksityiskohtainenkin, ryhmittely.

Neliporrasperiaatteen soveltaminen suunnittelussa ja toteuttaminen käytännössä edellyttää liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista käsittelyä. Menetelmään liittyvästä "tarkentuvasta" päätöksentekorakenteesta seuraa, että aiemmillä portailla tehtyjä käyttäjäryhmittelyjä voidaan hyödyntää suhteellisen vaivattomasti myöhemmillä portailla, mutta myöhemmillä portailla tehtyjä käyttäjäryhmittelyjä on vaikea käyttää aiemmillä portailla.

Liikennejärjestelmän kokonaisvaltainen kehittäminen edellyttää neliporrasperiaatetta

Liikkumistarpeen minimointi on liikennesuunnittelun keskeisiä tavoitteita ja siihen kiinnitetään erityistä huomiota liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan vaikuttaminen on myös neliporrasperiaatteen ensimmäisen portaan ydinajatus. Neliporrasperiaate kokonaisuudessaan vastaa hyvin liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita, ja se voidaankin ymmärtää tapana jäsentää liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita ja keinoja liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Liikkumista selittävää asiakasryhmittelyä laadittaessa on oleellista tiedostaa ollaanko kiinnostuneista asiakkaiden varsinaisista tarpeista vai liikennejärjestelmän osiin kohdistuvista laadullisista vaatimuksista tai tarpeista (vrt. edellä neliporrasperiaate).

Tienpitäjän näkökulmasta molemmat näkökulmat ovat tarpeellisia ja paras lopputulos käyttäjien tarpeiden ymmärtämisessä saavutettaneen ottamalla huomioon sekä liikennejärjestelmätason ryhmittely että tienpitäjän toimintoista ja tuotteiden käytöstä tapauskohtaisesti johdetun ryhmittelyn yhdistelmä.

Liikkumistarpeen minimointi

Liikkumistarpeen minimointi edellyttää käyttäjien tarpeiden ymmärtämistä. Käytännössä liikkumistarpeisiin voidaan vaikuttaa parhaiten maankäytön suunnittelun keinoin. Toimintojen sijoittelu käyttäjien kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla mahdollistaa suoritteiden pienemisen matkojen ketjutuksen tai toimintojen hyvän saavutettavuuden myötä. Toimintojen järkevällä sijoittamisella luodaan edellytyksiä myös vaihtoehtoisten kulkutapojen käytölle. Tässä työssä tehty liikkujaryhmittely osoittaa, että tietyt käyttäjäryhmät ovat edustettuina eri tavalla eri aluetyypeillä. Työssä on pystytty määrittä-

mään käyttäjäryhmien tyypilliset matkoja aiheuttavat tarpeet, liikkumiskäyttäytyminen sekä myös liikkumisen ongelmia. Kaikkia näitä tietoja voidaan hyödyntää alueiden toimintojen suunnittelussa ja sijoittamisessa sekä liikennetarjonnan suunnittelussa.

Vuorovaikutus ja viestintä

Käyttäjäryhmittely mahdollistaa markkinointi- ja tiedotusaineistojen käyttäjälähtöisen räätälöinnin: voidaan määrittää ryhmäkohtainen "mediaprofiili". Kun tiedetään mitä medioita eri käyttäjäryhmät seuraavat, voidaan tiedotusta suunnata ko. medioiden kautta. Vastaavasti käyttäjäryhmien arvostuksissa ja arvoissa on eroja, joita voidaan myös hyödyntää tiedotuksen sisällön suunnittelussa. Neliporrasperiaatteen ensimmäisen portaan toimenpiteet ovat usein markkinointia ja tiedottamista.

Liikennejärjestelmän / tienpidon vaikutusten kohdentuminen

Ryhmittelyä voidaan hyödyntää erilaisten liikenteen kehittämishankkeiden vaikutusten kuvauksessa. Kun tiedetään hankkeen tai toimenpiteen vaikut-tavan tietyn tyyppisten matkojen olosuhteiden paranemiseen tai kehitetään tiettyihin matkaryhmiin liittyviä palveluita, voidaan käyttäjäryhmittelyn avulla päätellä mille käyttäjäryhmille vaikutukset kohdentuvat ja kuinka merkittävä parannus on eri käyttäjäryhmien näkökulmasta.

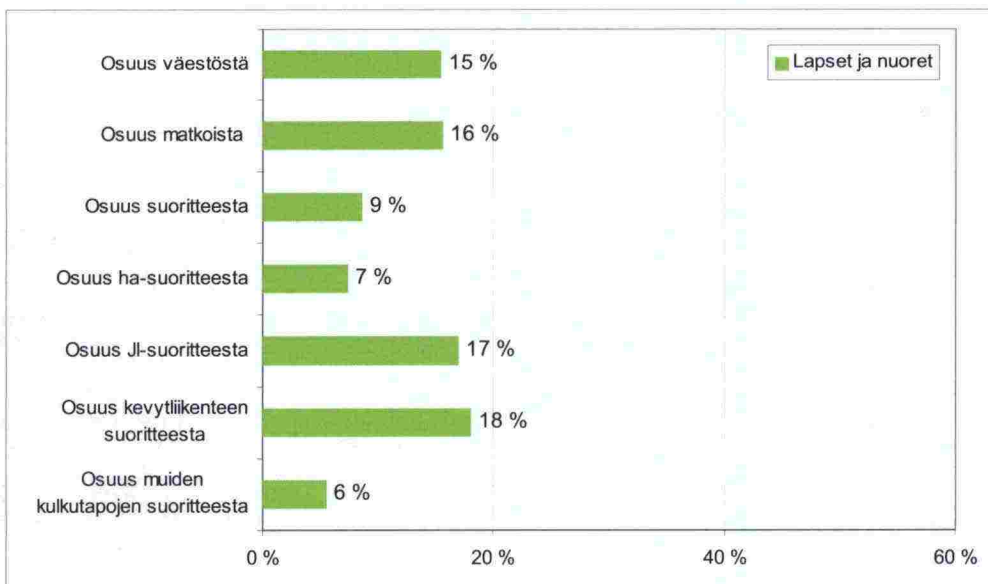
Esimerkiksi tie- tai joukkoliikenteen hinnoittelun vaikutuksia voidaan arvioida aiempaa tarkemmin, kun tiedetään eri käyttäjäryhmien osuudet kulkutapojen käytössä ja mahdollisuudet muuttaa käyttäytymistä (pakolliset/joustamattomat matkat ja vapaa-ehtoiset/joustavat matkat) matkojen ajankohtien suhteen.

Liikennepalvelujen kehittämistarpeiden näkökulmasta matkojen määrän perusteella oleellisia havaintoja ovat mm. linja-auton ja junan sekä jalankulun ja pyöräilyn matkamäärät eri käyttäjäryhmissä. Palveluja voidaan suunnitella joko tärkeiden erityisryhmien tarpeiden kautta tai merkittävien käyttäjäryhmien tarpeiden kautta, niiltä osin kuin tarpeet poikkeavat myös tarvittavat palvelut ovat erilaisia, mikä heijastuu mm. käyttäjätyytyväisyyteen.

3 LAPSET JA NUORET

3.1 Ryhmän kuvaus

Tässä tarkastelussa lapsiksi ja nuoriksi on luokiteltu kaikki alle 18-vuotiaat. Lasten ja nuorten tekemien matkojen osuus kaikista matkoista on jonkin verran väestöosuutta suurempi, mutta osuus matkojen kokonaissuoritteesta on selvästi pienempi. Ryhmän merkitys on väestöosuutta suurempi erityisesti joukko- ja kevytliikenteessä.



Kuva 7 Lasten ja nuorten ryhmän osuus väestöstä, matkoista ja eri kulkutapojen suoritteesta (HLT 2004-2005).

Alle 12-vuotiaat: lapsuus

- Lapsen aistikehitys on valmis noin 8-vuoden iässä. Muiden huomioon ottaminen liikenteessä kehittyä voimakkaammin noin 5–12-ikävuoden välillä. Kehitysvaiheesta ja lapsen liikkumiskyvystä johtuen alle 7-vuotiaan lapsen itsenäisen liikkumisen piiri rajoittuu lähinnä kotipihaan. Noin 7–12-vuotiaana itsenäisen liikkumisen piiri vähitellen kasvaa ja liikkumisen kyvyt kehittyvät motorisen kehittymisen myötä. (Nettineuvo 2004, Aarnikko ym. 2002.)

12–17-vuotiaat: varhaisnuoruus ja nuoruuden keskivaihe

- Lapsen siirryessä varhaisnuoruuteen noin 12–13-vuotiaana motoriset taidot ja kävely ovat valmiiksi kehittyneet. Varhaisnuoruuteen siirryttäessä liikkumisen elämänpiiri laajenee ja mukaan tulee uusia kulkutapoja, kuten itsenäinen liikkuminen joukkoliikenteellä muutoin kuin koulukuljetuksissa, 15-vuotiaana mopo ja 18-vuotiaana mahdollisuus hankkia ajokortti. Varhaisnuoruuteen siirtymiseen liittyy myös siirtyminen yläluokille

ja usein pidentyvät koulu- ja opiskelumatkat. (Nettineuvo 2004, Kiiskilä ym. 2005.)

- Nk. myöhäisnuoruus kestää 18–25-vuoden, jopa 30-vuoden ikään saakka. Tässä tutkimuksessa ryhmittely perustuu täysi-ikäisyyden myötä saattaviin oikeuksiin kuten, esimerkiksi auton käyttömahdollisuuteen ajoneuvon kuljettaja, ja siksi rajana on käytetty 18 vuoden ikää.

Pääsääntöisesti tämä ryhmä elää lapsen asemassa perheessä eikä kannu vastuuta itsensä elättämisestä. 15–19-vuotiaista vain joka kymmenes asuu itsenäisesti. Palkkatyössä käyville alle 18-vuotiaille nuorille tyypillistä on osaaikainen opiskelun ohessa tehtävä työ. Tulot ovat keskimäärin alle 1000 euroa/vuosi. Tyypillisin asuinpaikka lapsille ja nuorille on pientalovaltainen asuinalue. Keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella asuu vain noin joka neljäs lapsi tai nuori. Joka neljäs ryhmään kuuluva asuu maaseudun haja-asutusalueella.

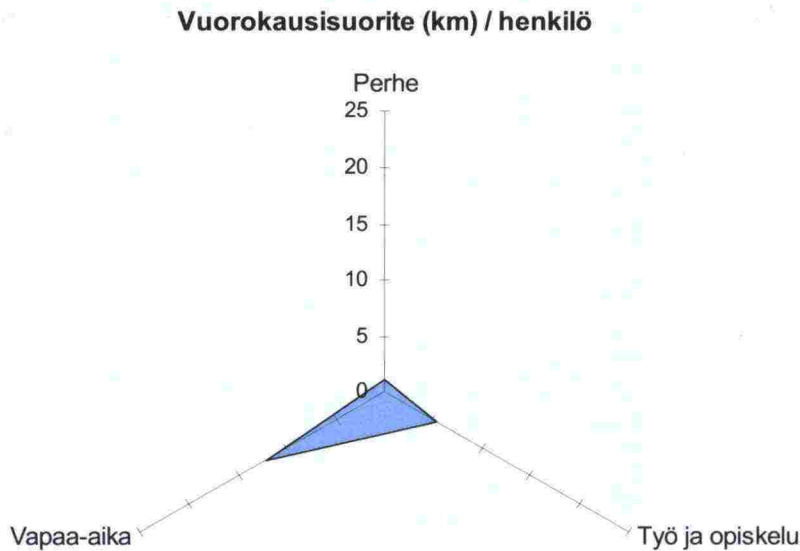
Vain joka kahdeskymmenes lapsi tai nuori asuu autottomassa taloudessa. Ryhmä tekee matkoistaan vajaan kolmanneksen autolla (matkustajana), mutta matkasuoritteesta noin 60 %. Lasten automatkat keskittyvät lähinnä vapaa-ajanmatkoihin. Vaikka ryhmä ei itsenäisesti aja autoa, noin 40 % ryhmästä ilmoitti että heillä on autonkäyttömahdollisuus aina halutessaan.

3.2 Liikkuminen osana elämää

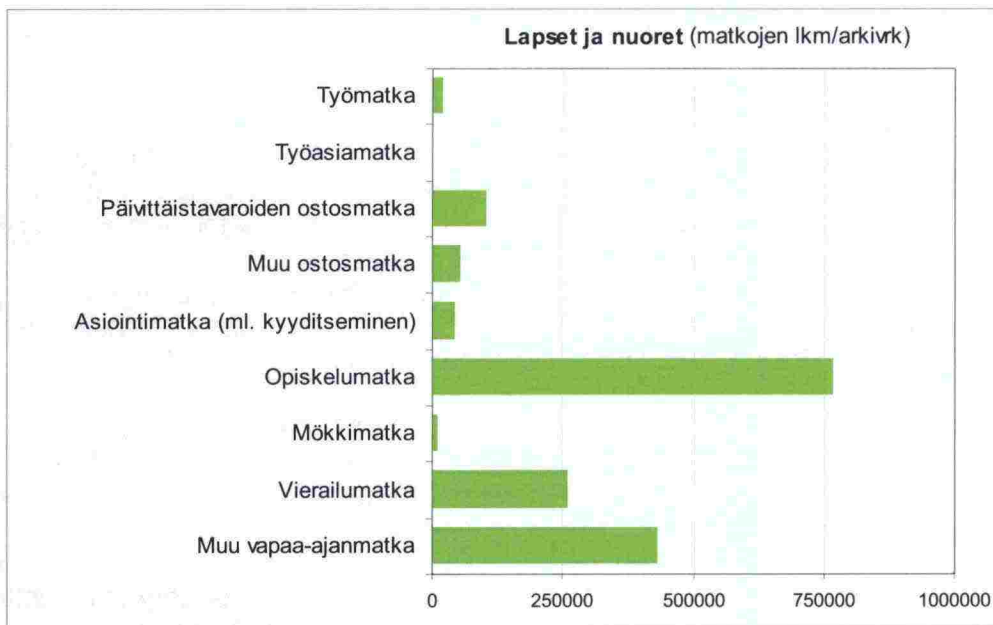
Kehityspolku lapsuudesta aikuisuuteen on tapahtumaketju, jossa lapsen fyysikka, aistit, moraalit, tunne-elämä ja itsetunto kehittyvät. Liikkujana lapsi itsenäistyy, elämänpiiri laajenee ja itsenäisesti käytettävissä olevien kulkutapojen kirjo laajenee. Lapsella on luonnollinen halu liikkua, jos ympäristö antaa siihen mahdollisuuden. Siirtymiseen lapsuudesta nuoruuteen liittyy kaverisuhteiden painoarvon kasvu. Liikkumismahdollisuuksia vapaa-ajalla, erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin korostetaan. Vapaa-ajan liikkumisella on lapsen ja nuoren itsenäistymisessä ja kehityksessä merkittävä rooli.

Lasten ja nuorten matkustussuoritteesta yli 90 % syntyy opiskeluun ja vapaa-aikaan liittyvillä matkoilla. Opiskelu- ja vapaa-ajanmatkoja ryhmä tekee määrällisesti lähes yhtä paljon, mutta vapaa-ajanmatkat ovat koulu- ja opiskelumatkoja pidempiä.

6–17-vuotiaat liikkuvat noin 30 km vuorokaudessa, joka on keskimääräistä suomalaista selvästi vähemmän. Ikäryhmä tekee keskimääräistä hieman enemmän matkoja, mutta ne ovat keskimääräistä lyhyempiä. Ryhmän matkoista lähes joka neljäs on alle kilometrin mittainen ja kolme neljästä 5 kilometriä tai tätä lyhyempiä. Eniten lapsia ja nuoria on arkisin liikenteessä klo 6-9 ja 13–18 välillä. Lasten ja nuorten "iltapäiväruuhka" ajoittuu klo 14 tienoille.

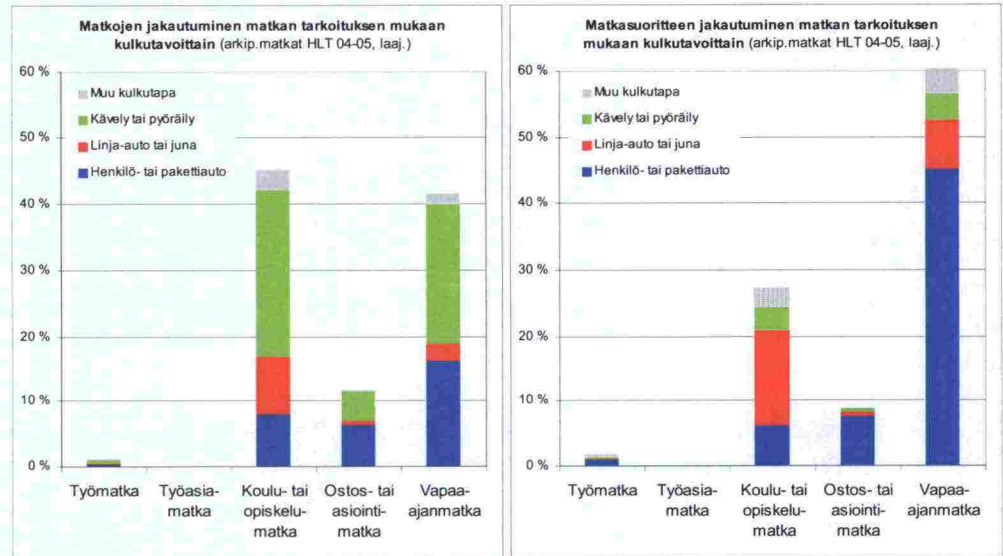


Kuva 8 Lasten ja nuorten ryhmän vuorokausisuoritteen (km/henkilö/vrk) jakautuminen perheen, vapaa-ajan sekä työn ja opiskelun välillä (HLT 04-05).



Kuva 9 Lasten ja nuorten tekemien arkipäivän matkojen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan.

Lapset ja nuoret tekevät yli puolet matkoistaan kävellen tai pyörällä. Sekä kevyen liikenteen että joukkoliikenteen käyttö liittyvät sekä koulu- että vapaa-ajanmatkoihin. Kevyen liikenteen väylät ovat lapsille ja nuorille tärkeitä vapaa-ajanvietto- ja harrastapaikkoja. Vapaa-ajanmatkoihin liittyy paikasta toiseen siirtymisen lisäksi usein viihtymisen tavoite.



Kuva 10 Lasten ja nuorten arkipäivän matkojen ja matkasuoritteiden jakautuminen matkantarkoituksen mukaan ja kulkutavoittain.

3.3 Liikkumisen ongelmat ja haasteet

Lasten ja nuorten liikkumiseen liittyvät ongelmat ovat osittain ikä- ja kehitysvaihesidonnaisia. Alle 7-vuotiaana itsenäinen liikkuminen rajoittuu lähinnä kodin lähiympäristöön. Kouluikäisestä lähtien itsenäisen kävelyn ja pyöräilyn määrä kasvaa, samalla kun lapsen aistit, koko ja osaaminen kehittyvät. Tässä vaiheessa lapsen liikkumiselle tärkeää on kulkureittien siisteys, yksinkertaisuus, esteettömyys ja liikenneturvallisuus. Liikkumisvapauden kaventuminen ja liikkumisympäristön yksipuolisuus ovat lapsen liikkumiselle merkittäviä ongelmia. Liikkumisen puute voi johtaa esimerkiksi kasvaviin ylipainoisuus- ja terveysongelmiin. (Aarnikko ym. 2002.)

Noin 10–13-vuotiaana lapsen kulkutapavalikoimaan tulee mukaan itsenäinen liikkuminen joukkoliikenteellä, jos asuinalue sen mahdollistaa. Samalla itsenäisen liikkumisen piiri kasvaa. Lasten pyöräily keskittyy yleensä alussa kesäaikaan, mutta iän myötä myös talvipyöräily astuu kuvaan, jolloin kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitoon liittyvät puutteet nousevat ongelmaksi. Lapsen ja nuoren liikkumisen säteen kasvaessa päiväkotij- ja koulureittien rinnalle tulevat yhä voimakkaammin vapaa-ajan liikkumisen kohteet ja niihin johtavat reitit.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen vastausten perusteella jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus sekä liikenneympäristön puutteet nousevat ongelmina esille kaikilla alle 18-vuotiailla useammin kuin muissa ikäryhmissä. Kyseiset ongelmat korostuvat erityisesti alle 13-vuotiailla. Useimmiten ilmoitettu pyöräilyn este on kuitenkin kaikissa alle 18-vuotiaiden ryhmissä sää. Kävelyn suurimmaksi esteeksi koetaan pitkät etäisyydet.

Joukkoliikenteen käytössä alle 13-vuotiailla korostuvat ongelmina käyttömahdollisuuden (eli joukkoliikenneyhteyden) puuttuminen ja puutteet omilla taidoilla. Myös puutteelliset yhteydet pysäkeille ja mukavuudenhalu on ilmoit-

tettu käytön esteeksi, sen sijaan turvattomuuden merkitys joukkoliikenteen käytön esteenä on erittäin pieni.

13–17-vuotiaalle nuorelle kaverisuhteet ja sosiaalisuus ovat erittäin tärkeitä itsenäistymisessä ja oman identiteetin muodostamisessa. Liikkuminen vapaa-ajalla, erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin on tärkeää. Ryhmä kokeekin usein ongelmaksi joukkoliikenteen heikon palvelutason iltaisin ja viikonloppuisin. (Kiiskilä ym. 2005.) Joukkoliikenteen käyttömahdollisuuden puuttumisen jälkeen toiseksi yleisimmäksi käytön esteeksi 13–17-vuotiaat ilmoittivat hinnan. Myös puutteelliset yhteydet pysäkeille ja mukavuuden halu on ilmoitettu käytön esteeksi.

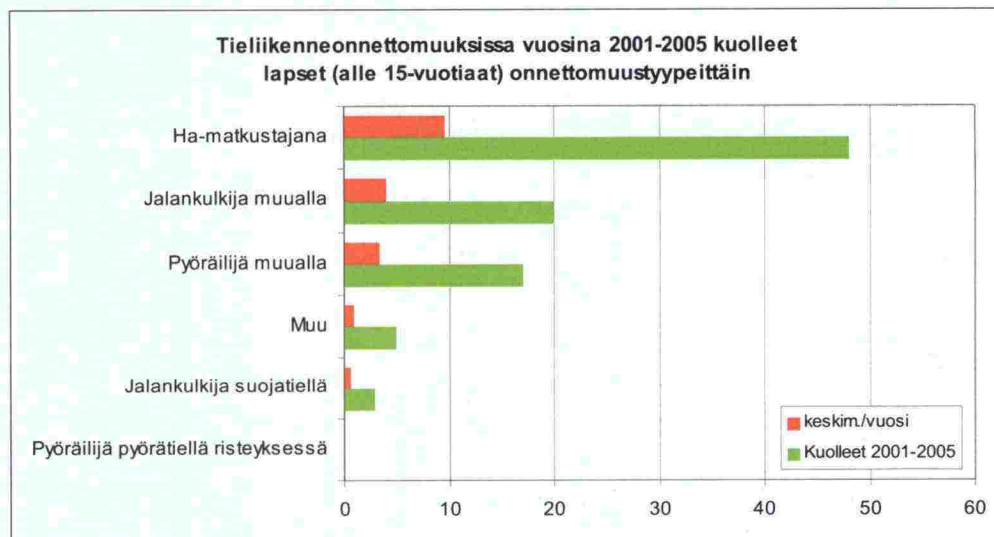
Kävelyn esteeksi 13–17-vuotiaat ilmoittivat epämukavuuden ja laiskuuden sekä käyttömukavuuteen läheisesti liittyvän sään. Pyöräilyn esteeksi tässä iässä nousevat pyörän puuttuminen ja mukavuustekijät, jotka tätä nuoremmassa ryhmässä mainitaan esteenä melko harvoin.

Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus

Liikenneonnettomuudet ovat lasten tavallisimpia kuolinsyitä ja lasten tapaturmaisista kuolemista ne aiheuttavat suurimman osan. Tarkastelujakson 2001–2005 aikana tieliikenteessä kuoli keskimäärin 19 ja loukkaantui 700 alle 15-vuotiasta lasta vuodessa. Vuosittaisista tieliikenteen henkilövahingoista alle 15-vuotiaiden lasten osuus on alle 10 %. Kolme neljästä liikenneonnettomuudessa kuolleesta lapsesta menehtyy taajamien ulkopuolella. Loukkaantumisista 60 % tapahtuu puolestaan taajama-alueilla. (Liikenneturva 2006.)

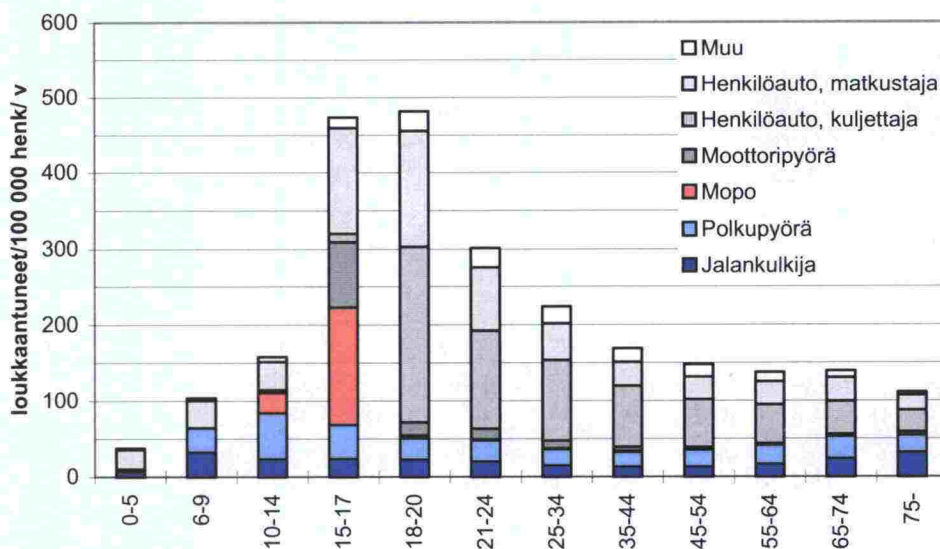
Lapsia (alle 15-vuotiaita) kuolee liikenteessä pääasiassa auton matkustajina, jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Lasten liikennekuolemista 43 % ja loukkaantumisista 47 % tapahtuu jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa. Loukkaantumisista kolmasosa tapahtuu polkupyöräilijöille, noin viidesosa jalankulkijoille. Henkilöauton matkustajina menehtyi 52 % ja loukkaantui 49 % lapsista. Varsinkin rajut ajoneuvojen yhteentörmäykset ovat kohtalokkaita. Kuolettavimmat onnettomuudet ovat ”nökkakolareita”. (Liikenneturva 2006.)

Jalankulkijoina lapsille sattuu huomattavasti useammin henkilövahinkoja suojateiden ulkopuolella kuin suojateilla. Kolme neljästä lapsijalankulkijoiden henkilövahingosta tapahtuu tietä ylitettäessä. Jalankulkijoina liikkuvien lasten kuolemanriski ikäryhmän kokoon suhteutettuna ei eroa muista ikäryhmistä, sen sijaan loukkaantumisriski on lähes kaksinkertainen koko väestöön verrattuna. Jalankulkijoina liikenteessä loukkaantuvat erityisesti 6–9-vuotiaat. Pyöräilijöiden kuolemista kaikki ja loukkaantumisista yli 60 % tapahtui muualla kuin pyörätiellä. Pyöräilijöinä liikkuvien 10–14-vuotiaiden lasten loukkaantumisriski on yli kaksinkertainen verrattuna koko väestöön. (Liikenneturva 2006.)

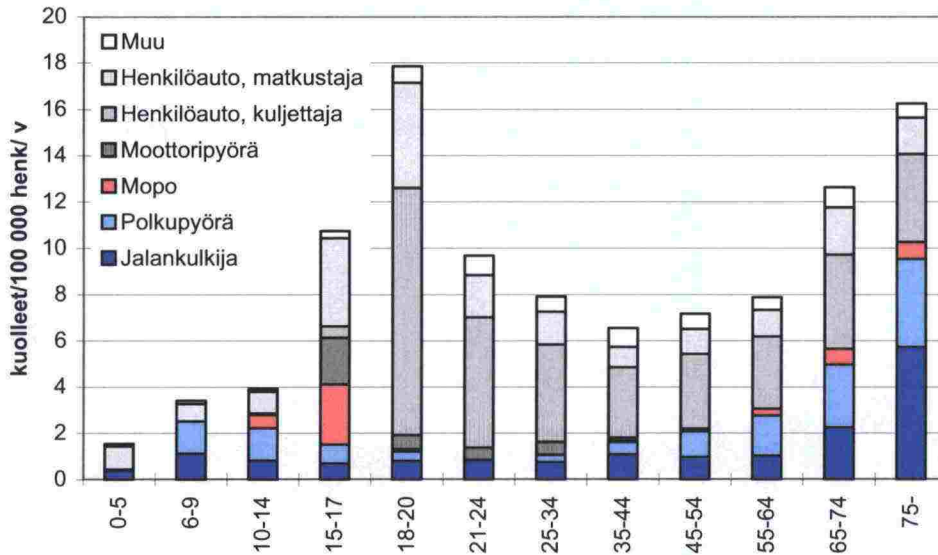


Kuva 11 Tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2001-2005 kuolleet lapset (Liikenneturva 2006).

Lasten ja nuorten ryhmässä (alle 18-vuotiaat) selvästi suurin kuolemanriski on 15–17-vuotiailla. Tässä ryhmässä korostuvat erityisesti mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet sekä onnettomuudet auton matkustajina. Kevyessä liikenteessä nuoret pärjäävät suhteellisen hyvin. (Liikenneturva 2006.)



Kuva 12 Loukkaantumisten määrä ikäryhmittäin suhteessa väestöryhmän kokoon (Liikenneturva 2006).



Kuva 13 Liikennekuolemien määrä ikäryhmittäin suhteessa väestöryhmän kokoon (Liikenneturva 2006).

3.4 Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Taloustutkimuksen Valuegraphics -tutkimuksessa käytetyn arvoluokituksen perusteella (ks. liite 2) 15-17-vuotiaista suurin osa kuuluu nk. uskalikkojen ja elämyksellisten ryhmiin, joille tärkeää on erottuminen. Näille ryhmille tyypillistä on modernisuus ja arvojoustavuus. Elämykselliset ovat humanistisia ja uskalikot materialistisia. Elämää näillä ryhmillä ohjaa jännittävyys ja mukavuuden hakeminen. Uskalikkoihin tehoaa voittamista, kontrollia ja uutuutta korostava viestintä. Elämyksellisiin tehoaa kansainvälisyys, tunteet, hyvä olo ja hemmottelu.

Lapset ja nuoret tuovat esille usein esikuvinaan joko tuttavanystä tai jonkin ammatin edustajan (poliisi, opettaja, tms.). Nuoret arvostavat bändejä ja pop-tähtiä esikuvina enemmän kuin aikuisväestö.

Nuoret katsovat televisiota kuluttaakseen aikaa, saadakseen huvia ja viihdykettä, mutta selvästi muita ryhmiä harvemmin parantaakseen yleissivistystään tai pysyäkseen perillä yhteiskunnallisista asioista. Nuoret katsovat televisiota selvästi vähemmän kuin riippumattomat, mutta enemmän kuin työsäkövät ryhmät. Nuorten television katselu arkena ajoittuu klo 15-24 välille.

Noin neljässä viidestä nuoren (15-17-v.) kodissa on käytössä internet-yhteys. Ne nuoret, jotka käyttävät internetiä, käyttävät sitä erittäin aktiivisesti. Nuorten suosituin paikka käyttää nettiä on koti, sitten opiskelupaikka. Netin käyttöä motivoi pääasiassa hui, toisin kuin muilla ryhmillä. Suosituimpia tapoja käyttää internetiä ovat sähköposti, musiikin kuuntelu, pelaaminen, tieto vapaa-ajanviettotavoista ja lisätiedot TV-ohjelmista.

Lapset ja nuoret ovat viestinnän saavutettavuuden suhteen aikuisista poikkeava ryhmä, koska koko ikäluokka on periaatteessa saavutettavissa neuvo-

loiden, päiväkotien, koulujen ja harrastetoiminnan kautta ja myöhemmin lisäksi mm. autokoulujen kautta.

3.5 Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Lasten ja nuorten väestöosuus Suomessa on trendiennusteen mukaan pienentymässä. Vuonna 2025 ryhmän koko on noin 5 %-yksikköä vuoden 2005 määrää pienempi. Ryhmän koon ennustamiseen liittyy epävarmuus syntyvyyden tulevasta kehitymisestä.

Kevyt liikenne ja joukkoliikenne säilynevät tärkeinä kulkutapoina tälle ryhmälle tulevaisuudessakin. Mopoilun määrä, lasten itsenäisten liikkumismahdollisuuksien kaventuminen ja liikkumisen terveysvaikutusten tiedostaminen voivat tuoda muutospäivityksiä ryhmän liikkumiseen.

3.6 Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

Lasten ja nuorten liikkumistarpeet liittyvät pääasiassa kouluun ja opiskeluun sekä kaveripiiriin. Puolet lasten ja nuorten kevytliikenteen suoritteesta kertyy koulumatkoista ja puolet vapaa-ajan matkoista, kuten kavereiden tapaamisen ja harrastuksiin liittyvistä matkoista. Lasten ja nuorten itsenäisesti tekimistä matkoista suurin osa on lähiliikkumista, joka tehdään pääasiassa kevyellä liikenteellä. Kouluun ja kavereiden tapaamiseen liittyvät tarpeet ovat liikennejärjestelmän näkökulmasta hyvin erilaisia: koulumatkat ajoittuvat erityisesti aamun tunteihin ja sijoittuvat tietyille reiteille, kun taas kavereiden tapaaminen ajoittuu laajasti iltapäivän tunneista iltamyöhälle ja matkat myös suuntautuvat huomattavasti laajemmalle alueelle ja liikenneverkolle.

Merkittävä osa, noin 45 % lasten ja nuorten aiheuttamasta liikennesuoritteesta arkipäivinä syntyy henkilöautolla tehdyistä vapaa-ajan matkoista. Suurin osa tästä liittyy lasten ja nuorten harrastuksiin, jonne vanhemmat kuljettavat lapsiaan. Joukkoliikenteen osuus vapaa-ajan liikkumissuoritteesta on vain 7 %. Tämä heijastaa nyky-yhteiskunnan erikoistumista myös vapaa-ajan toimintojen ja harrastetoiminnan osalta: lähiharrastemahdollisuudet eivät riitä tyydyttämään käyttäjien erityistarpeita joko tarjonnan tai laadun osalta, ja sopivaa palvelua ollaan valmiit hakemaan kauempaakin. Joukkoliikennejärjestelmän kyky vastata käyttäjien erikoistuneisiin tarpeisiin (reitistö, tarjonnan ajankohta, varusteiden kuljetus) ei ole riittävä, jolloin ainoaksi vaihtoehdoksi jää auton käyttö.

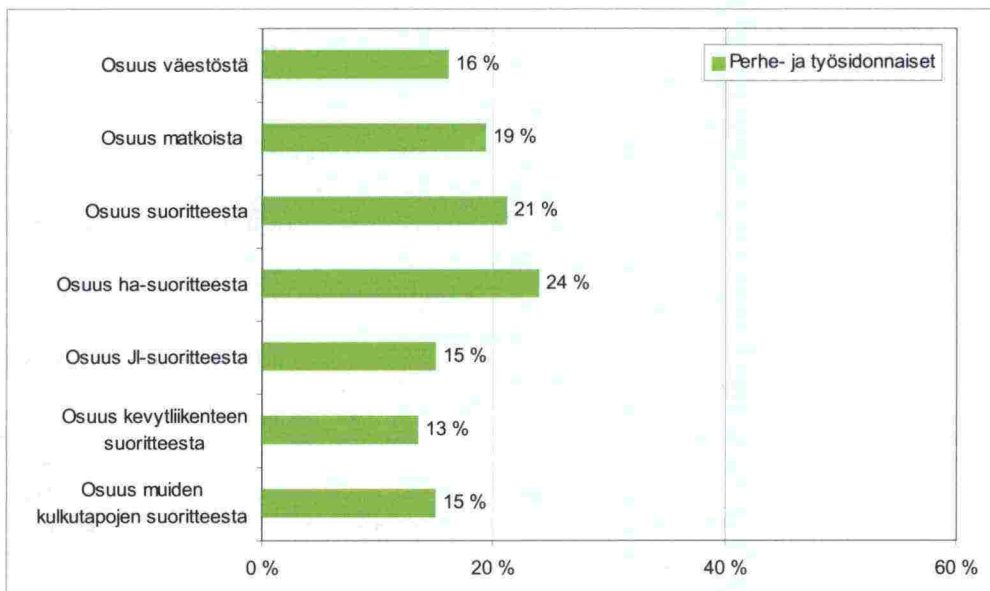
Lapsille ja nuorille liikennejärjestelmän tietyt osat, esimerkiksi kevyen liikenteen väylät ja pysäköintialueet, ovat usein myös ajanvieton paikkoja, mikä asettaa haasteita suunnittelulle mm. liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

4 PERHE- JA TYÖSIDONNAISET

4.1 Ryhmän kuvaus

Perhe- ja työsidonnaisiksi on tässä määritelty 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka ovat joko täyspäiväisessä tai osa-aikaisessa työssä tai opiskelevat säännöllisesti ja joilla on taloudessaan alle 13-vuotiaita lapsia.

Perhe- ja työsidonnaisten osuus yli 6-vuotiaasta väestöstä on noin 16 %. Ryhmän osuudet matkoista ja suoritteesta ovat väestöosuutta suurempia, eli ryhmä on keskimääräistä aktiivisemmin liikkuva. Joka neljäs henkilöautolla ajettu kilometri Suomessa on perhe- ja työsidonnaisen tekemä.



Kuva 14 Perhe- ja työsidonnaisten ryhmän osuus väestöstä, matkoista ja eri kulkutapojen suoritteesta.

Perhe- ja työsidonnaiset ovat hieman useammin miehiä kuin naisia. Perhe- ja työsidonnaisista suurin osa on 25–49-vuotiaita. Näihin ikäryhmiin kuuluvista noin 40 % on perhe- ja työsidonnaisia. Perhe- ja työsidonnaiset elävät tyypillisesti melko suurissa talouksissa. Kolme neljästä perhe- ja työsidonnaisesta asuu taloudessa, jossa elää vähintään neljä henkilöä.

Tyypillisin asuinpaikka perhe- ja työsidonnaiselle on pientalovaltainen alue, jossa asuu noin puolet ryhmään kuuluvista. Noin neljännes ryhmästä asuu maaseudun haja-asutusalueella. Loput asuvat joko keskusta-alueilla tai kerrostalovaltaisilla alueilla keskustojen ulkopuolella. Tyypillisin asumismuoto perhe- ja työsidonnaisille on omakotitalo, jossa asuu lähes 60 % ryhmästä. Vain joka viides ryhmään kuuluva asuu kerrostalossa.

Perhe- ja työsidonnaiset ovat segmenteistä taloudellisesti parhaiten toimeentuleva. Tyypillisimmin ryhmään kuuluvan vuositulot ovat 20 000 - 30 000 euroa. Alle 20 000 euron vuositulot on hieman yli neljänneksellä

ryhmään kuuluvista. Yli 40 000 euroa vuodessa ansaitsee lähes joka viides perhe- ja työsidonnainen.

4.2 Liikkuminen osana elämää

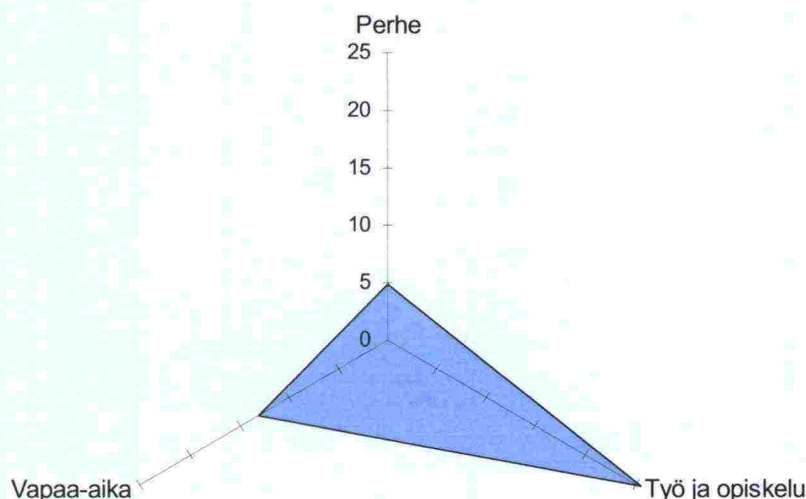
Lähes kaikilla perhe- ja työsidonnaisista on ajokortti (96 %) ja neljä viidestä ryhmään kuuluvasta ilmoittaa, että hänellä on aina halutessaan auton käyttömahdollisuus. Autottomassa taloudessa asuvia on vain muutama prosentti. Autollisissa talouksissa asuvista noin puolella on kaksi tai useampia autoja.

Perhe- ja työsidonnaiset ovat aktiivisesti liikkuva ryhmä. Ryhmän keskimääräinen matkasuorite vuorokaudessa on lähes 70 km/hlö ja matkaluku 3,45 matkaa/hlö. Työn ja opiskelun merkitys ryhmän liikkumisessa on korostunut. Noin puolet ryhmän tekemistä matkoista ja lähes 60 % matkasuoritteesta liittyy työhön tai opiskeluun.

"...On kolme lasta, ja he ovat päiväkodissa ja koulussa vähän siellä täällä. Illalla kotiin on kova kiire. Kannatan kyllä yleisiä, ja haluaisin ehdottomasti käyttää niitä..." (Helsingin sanomat 15.10.2006)

Perhe- ja työsidonnaiset tekevät ryhmistä vähiten lyhyitä matkoja: alle 3 kilometrin matkoja on ryhmän arkipäivän matkoista 37 %. Arkisin perhe- ja työsidonnaisen tapaa liikenteessä tyypillisimmin ruuhka-aikoina klo 6-9 tai klo 15-17.

Vuorokausisuorite (km) / henkilö

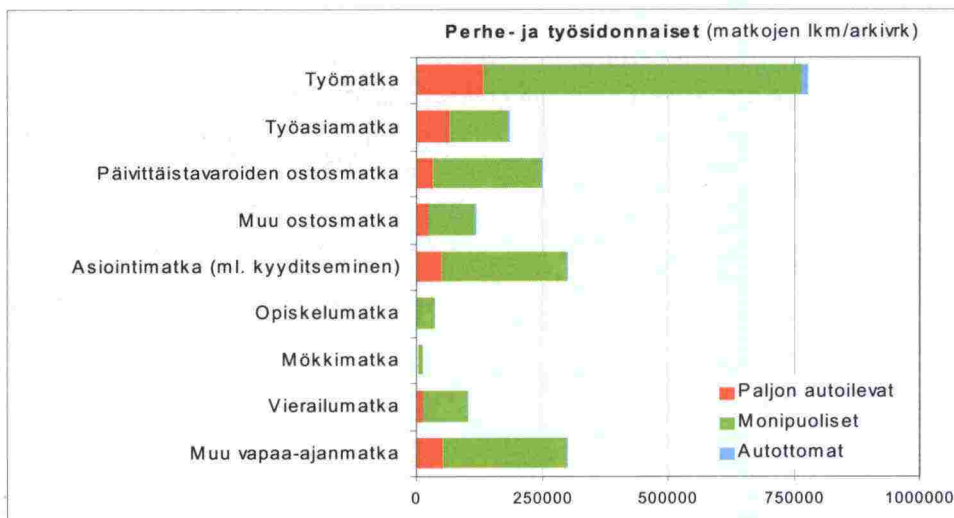


Kuva 15 Perhe- ja työsidonnaisten ryhmän vuorokausisuoritteen (km/henkilö/vrk) jakautuminen perheen, vapaa-ajan sekä työn ja opiskelun välillä (HLT 04-05).

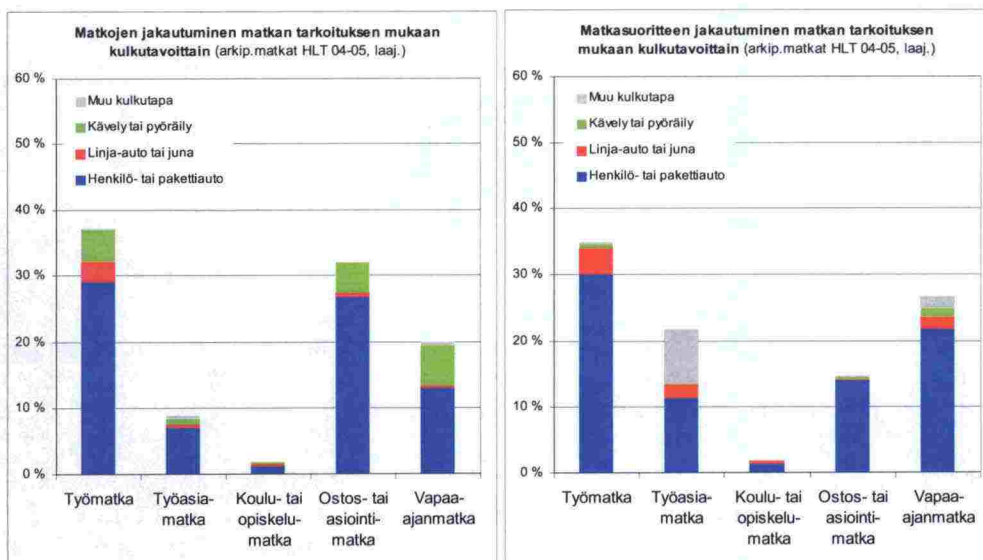
Perhe- ja työsidonnainen tekee arkipäivänä henkilöautolla noin neljä matkaa viidestä. Arkisin hänet yleensä löytää henkilöauton ratin takaa, mutta viikonloppuisin hieman useammin myös matkustajan paikalta. Päivittäin autoa ajaa noin 70 % ryhmästä. Joka viides perhe- ja työsidonnainen ajaa yli 30 000 km vuodessa, eli kuuluu nk. paljon ajavien ryhmään. Noin joka neljäs ryhmään kuuluva on nk. satunnaisautoilija, eli ajaa alle 5 000 km vuodessa.

Noin 70 % perhe- ja työsidonnaista on joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiä, eli käyttävät sitä harvemmin kuin kerran kuukaudessa. Useita kertoja viikossa joukkoliikennettä käyttää ryhmästä hieman yli kymmenesosa. Vain 40 % perhe- ja työsidonnaisista liikkuu päivittäin kävellen. Osuus on pienempi kuin missään muussa segmentissä.

Perhe- ja työsidonnaiset ovat aktiivisia autoilijoita, joka näkyy myös siinä, että ryhmässä on vähiten niitä, jotka kokevat itsensä epävarmaksi auton rattissa. Tämä yhdistettynä tiukkaan aikabudjettiin selittää sitä, että ryhmä suhtautuu kielteisimmin ajonopeuksien laskemiseen talvella ja myönteisimmin sekä pieneen että suurempaan ylinopeuteen. Ryhmässä on myös eniten niitä, jotka jättävät auton toisinaan pysäyttämättä punaisiin liikennevaloihin. Valuegraphics -aineiston perusteella asenteet autoilua kohtaan korreloivat voimakkaasti ajatun suoritteiden kanssa.



Kuva 16 Perhe- ja työsidonnaisten tekemien arkipäivän matkojen jakautumisen matkan tarkoituksen mukaan



Kuva 17 Perhe- ja työsidonnaisten arkipäivän matkojen ja matkasuoritteiden jakautuminen matkantarkoituksen mukaan ja kulkutavoittain.

4.3 Liikkumisen ongelmat ja haasteet

HLT 2004–2005:n mukaan perhe- ja työsidoonnaisten ryhmässä henkilöauton käytön esteenä ovat muita ryhmiä useammin liikenteen sujuvuustekijät, teiden ominaisuudet ja käytön hinta. Auton käyttömahdollisuuden puuttuminen on harvemmin este kuin muille ryhmille. Auton käytön hinta on toiseksi yleisin henkilöauton käytön este, ja sen merkitys kasvaa jonkin verran iän myötä. Myös sujuvuuspuuteiden (liikennetilanteen muuttuminen vaativammaksi) merkitys lisääntyy iän myötä. Taitopuutteet nousevat jonkin verran esille 50–59-vuotiaiden perhe- ja työsidoonnaisten ryhmässä.

Joukkoliikenteen käytön esteeksi perhe- ja työsidoonnaiset kokevat muita ryhmiä useammin palvelutasopuutteet ja käyttömahdollisuuden puuttumisen. Mukavuudenhalu on toiseksi yleisin joukkoliikenteen käytön este. Sen merkitys on suurin nuorten aikuisten ja 50–59-vuotiaiden ryhmässä. Käytön hinta on nuorten aikuisten ryhmässä kolmanneksi yleisin käyttöä estävä syy, mutta sen merkitys alenee iän myötä.

Jalankulun esteeksi perhe- ja työsidoonnaiset ilmoittavat hieman muita ryhmiä useammin pitkät etäisyydet, kiireen, kulkutavan epämukavuuden tai oman laiskuuden. Iän lisääntyessä pitkien etäisyyksien sekä yksilön kunnan ja taitopuutteiden merkitys käytön esteenä kasvaa jonkin verran. Sen sijaan kulkutavan epämukavuus, oma laiskuus ja kiire käytön esteenä menettävät merkitystään iän myötä.

Pyöräilyn esteeksi perhe- ja työsidoonnaiset ilmoittavat muiden ryhmien tapaan useimmin säätilan ja jonkin verran muita ryhmiä useammin pitkät etäisyydet, kulkutapaan liittyvän epämukavuuden ja oman laiskuuden. Ikäryhmittäinen tarkastelu paljastaa, että kulkuvälineen puuttuminen on käytön esteenä nuorten aikuisten ryhmässä. Muissa ikäryhmissä esille nousevat käyttöä estävänä tekijänä liikenneympäristön ominaisuudet. Ikäryhmässä 50–59-vuotiaat pitkien etäisyyksien merkitys on muita ikäryhmiä pienempi, mutta tilalle on noussut ongelmatekijänä kiire.

Ruotsalaisessa liikkumiseen ongelmiin liittyvässä tutkimuksessa työikäisten kymmenestä suurimmaksi katsomasta ongelmasta neljä liittyi rattijuoppouuteen ja sen valvomiseen. Lisäksi ongelmaksi nähtiin autoilijoiden riskin ottaminen ja kävelijöiden piittaamattomuus, ajokortin hankkimisen kalleus, tie-suolan autoja kuluttava vaikutus, turvavälien puuttuminen autoillessa sekä teiden urat ja niiden huono kunnossapito. (Markör 2004).

4.4 Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Perhe- ja työsidoonnaisten ryhmässä merkittävimpiä arvoryhmiä (ks. liite 2) ovat asiakeskeiset ja esikuvahakuiset erottajat. Molemmat ryhmät ovat nk. arvojoustavia ja niitä yhdistää lisäksi traditionaalisuus. Ryhmien elämää ohjaa varakkuuden ja rahan tavoittelu. Esikuvahakuisille erottujille tärkeitä ovat esikuvat, huomatuksi tuleminen ja ryhmään kuuluminen, jotka myös vetoavat markkinoinnissa. Viestinnässä asiakeskeisiin vetoavat statustuotteet, uusi teknologia, testit ja kestävyys. Esikuvina perhe- ja työsidoonnaiset tuovat esille usein jonkin tuttavanystävän, ammatin edustajia, urheilusankarit, poliitikot ja taiteilijat.

Perhe- ja työsidonnaiset käyttävät työsidonnaisten tavoin muita ryhmiä vähemmän aikaa television katsomiseen. Perhe- ja työsidonnaisten television katselu on ryhmistä vähiten motivoitunut ajankuluttamisella tai huolien unohuttamisella. Ajankohtaisista asioista perillä pysyminen on ryhmälle tärkeä motiivi. Pääasiallinen television katsomisajankohta on klo 21-24 ja lisäksi aamu.

Vaikka noin neljässä viidestä perhe- ja työsidonnaisten kodista on käytössä internet-yhteys, käyttää ryhmä yleisimmin internetiä työpaikalla. Netin käytön motivaationa ovat sekä asiointi- että vapaa-ajantoimet. Ryhmän suosituimpia tapoja käyttää internetiä ovat sähköposti, pankkipalvelut, tiedon hakeminen vapaa-ajanviettotavoista, tuotteiden tilaaminen nettikaupoista ja matkojen varaaminen.

4.5 Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Perhe- ja työsidonnaisten määrä ja suhteellinen väestöosuus näyttävät pitemmällä aikavälillä tasaisesti vähenevän. Syynä on lähinnä nuorten aikuisten ikäluokkien koon pieneneminen. Vuonna 2025 perhe- ja työsidonnaisia on noin 7 %-yksikköä nykyistä vähemmän.

Perhe- ja työsidonnaisten määrän ennustamisessa on kaksi merkittävää epävarmuustekijää: työllisyyden kehitys ja halu sitoutua perheeseen. Syntyvyyden kasvu voi lisätä merkittävästikin ryhmän kokoa. Lisäksi, jos perhe- ja työsidonnaisten ryhmä määritellään lasten hoitovelvollisuuden lisäksi mm. ikääntyvien vanhempain hoitovelvollisuuden kautta, ryhmän koko on merkittävästi suurempi.

Perhe- ja työsidonnaisten ryhmä elää työn ja perheen muodostamassa aikapaineessa, joka näkyy kärsimättömyytenä liikenteessä. Ryhmä autoilee aktiivisesti. Merkit viittaavat tulevaisuudessa toisen auton hankinnan yleistymiseen perhe- ja työsidonnaisten perheissä.

4.6 Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

Ryhmän liikkumistarpeet liittyvät erityisesti työhön sekä ostosten ja asiointin hoitamiseen. Ryhmän oleellimmat vaatimukset liikennejärjestelmälle liittyvät työmatkaliikenteen laatutekijöihin. Työmatkaliikenteessä tärkeää on liikenteen sujavuus ja matka-ajan luotettavuus työmatkavirtojen kannalta tärkeillä reiteillä. Ostos- ja asiointimatkojen määrä on myös suuri, mutta suoriteosuus huomattavasti pienempi. Palvelut haetaan läheltä kotia tai työpaikkaa, käytännössä päivittäisasiointi hoidetaan usein lähellä kotia ja muu asiointi työpäivän tai työmatkan yhteydessä. Työmatkaliikenteen sujavuusvaatimukset kohdistuvat usein pääväyliin, kun taas päivittäisasiointin sujavuusvaatimukset kohdistuvat usein katuverkkoon ja pysäköinnin sujavuuteen.

Tälle ryhmälle joukkoliikenne on erityisesti työhön liittyvä kulkutapa, sillä kolme neljäsosaa joukkoliikennesuoritteesta syntyy työmatkojen tai työasiamatkojen kautta. Joukkoliikenteessä korostuu poikkeustilanteista tiedottamisen merkitys. Ryhmä käyttääkin joukkoliikennettä työasiamatkojen hoitoon selvästi työsidonnaiset ryhmää enemmän vaikka työsidonnaiset kokonaisuutena käyttävät joukkoliikenne lähes kolme kertaa enemmän kuin työ- ja perhesidonnaiset. Tämä selittyy auton käyttömahdollisuuden kautta, eli

työ- ja perhesidonnaiset joutuvat auton käytöstä päättäessään ottamaan huomioon myös muun perheen tarpeet, kun taas työsidonnaiset voivat tehdä päätöksiä pelkästään omista tarpeistaan lähtien.

Joukkoliikennejärjestelmä ei pysty täyttämään tämän ryhmän asiointi- ja ostosliikkumiseen liittyviä tarpeita, sillä ko. matkoilla joukkoliikenteen osuus ryhmän liikkumisessa on marginaalinen. Nykyisenkaltainen joukkoliikennejärjestelmä ei pysty tarjoamaan riittävän kilpailukykyistä vaihtoehtoa perhe- ja liikumiseen, jossa kiire ja mukavuus ovat usein liikkumisvalintoihin vaikuttavia tekijöitä. Tämä heijastuu myös autonomistukseen, sillä perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä autottomia on pelkästään 4 %, kun esimerkiksi työsidonnaisten ryhmässä autottomien osuus on 17 %.

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen (2006) pohjalta voidaan nostaa lisäksi esille seuraavia ryhmän tarpeita ja odotuksia heijastavia tuloksia:

- Liikkuvat keskimääräistä useammin tieverkolla.
- Liikkuvat keskimääräistä harvemmin jalankulku- ja pyöräteillä.
- Ovat keskimääräistä tyytymättömpiä
 - maanteiden kuntoon ja tilaan,
 - jalankulku- ja pyöräteiden kuntoon sekä
 - sorateiden kuntoon kesällä.
- Kokevat liikkumisen taajamissa erittäin turvalliseksi tai turvalliseksi keskimääräistä useammin.
- Kokevat liikkumisen jalankulku- ja pyöräteillä kesäaikana keskimääräistä turvallisemmaksi.

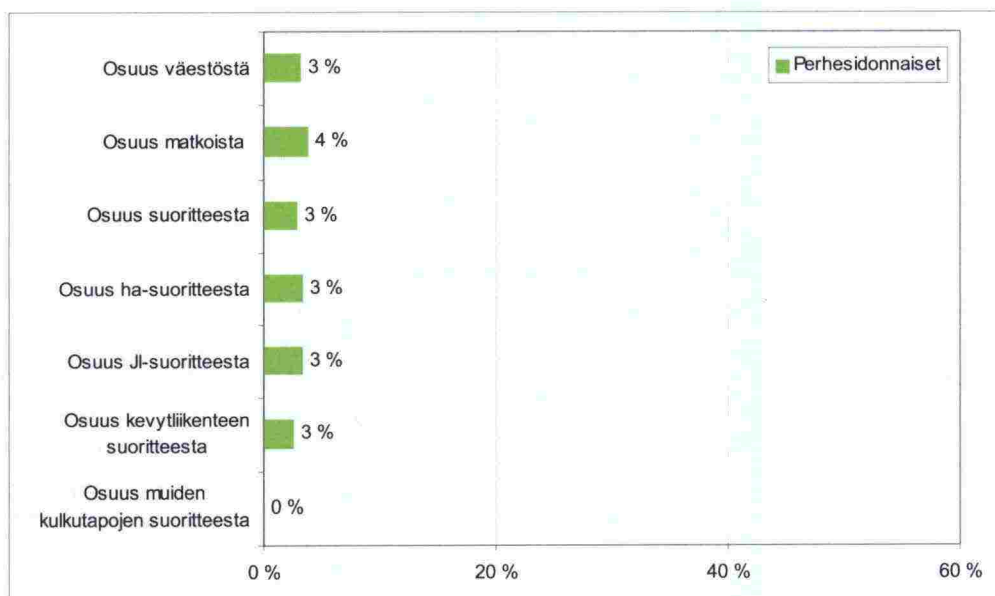
5 PERHESIDONNAISET

5.1 Ryhmän kuvaus

Perhesidonnoiksi on tässä luettu ne 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka eivät ole täysi- tai osapäiväisesti työssä eivätkä opiskele, ts. ovat työelämän ulkopuolella esimerkiksi työttömyyden tai vanhempainloman vuoksi. Perhesidonnoisten taloudessa on kuitenkin alle 13-vuotiaita lapsia tai muita jatkuvaa huolehtimista tai valvontaa edellyttäviä henkilöitä.

Perhesidonnoisten ryhmä on pieni, eli vain 3 % yli 6-vuotiaista suomalaisista kuuluu ryhmään. Ryhmän pienestä koosta huolimatta ryhmää on perusteltua käsitellä erillisenä, koska ryhmän liikkumiskäyttäytyminen poikkeaa oleellisesti muista ja ryhmän koko tulee kasvamaan väestön ikääntymiseen liittyvän omaishoitamisen lisääntymisen myötä. Noin joka kymmenes 25–39-vuotias on perhesidonnoinen. Osuus 18–24-vuotiaiden ja 40–49-vuotiaiden ryhmissä on alle 5 %. Muihin kuin edellä mainittuihin ikäryhmiin kuuluva perhesidonnoinen on harvinaisuus. Neljä perhesidonnoista viidestä on naisia. Suurin osa ryhmästä on vanhempainvapaalla.

Perhesidonnoisten tekemien matkojen osuus kaikkien suomalaisten matkamäärästä on jonkin verran väestöosuutta suurempi, mutta osuus matkasuoritteesta on sama kuin väestöosuus. Tämä kertoo siitä, että ryhmä tekee hieman keskimääräistä enemmän lyhyitä matkoja.



Kuva 18 Perhesidonnoisten ryhmän osuus väestöstä, matkoista ja eri kulkutapojen suoritteesta.

Perhesidonnoiset asuvat yleensä melko suurissa talouksissa. Kolme neljästä perhesidonnoisesta asuu taloudessa, jossa elää vähintään neljä henkilöä. Yli kymmenesosa on suurempia kuin viiden henkilön talouksia. Vain muutama prosentti elää kahden hengen taloudessa.

Perhesidonnaiset asuvat tyypillisimmin pientalossa. Yli puolet ryhmästä asuu omakotitalossa, kerrostalossa asuu noin joka neljäs. Noin kolmannes perhesidonnaista asuu keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella.

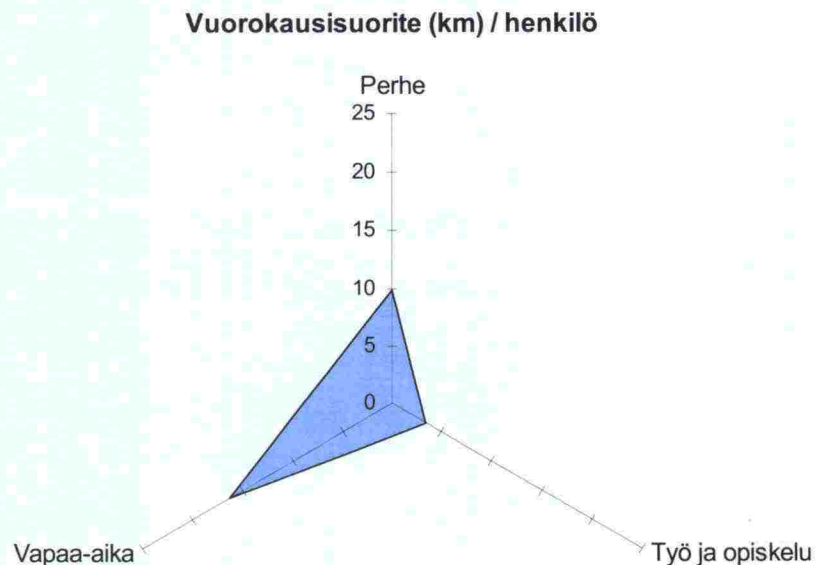
Perhesidonnaiset ovat melko pienituloisia. Ryhmästä 85 %:lla on alle 20 000 euron vuositulot. Yli 40 000 euroa vuodessa ansaitsee ryhmästä vain muutama prosentti. Tilanne ei ole yllättävä, koska ryhmä on työelämän ulkopuolella.

Perhesidonnaista 91 %:lla on ajokortti. Kaksi kolmesta ryhmään kuuluvasta ilmoittaa, että heillä on autonkäyttömahdollisuus aina halutessaan. Perhesidonnaisten asuu tyypillisesti yhden auton taloudessa. Ryhmästä hieman alle kymmenesosa asuu autottomassa taloudessa ja alle kaksi viidesosaa usean auton taloudessa.

5.2 Liikkuminen osana elämää

Perhesidonnaiset matkustavat arki vuorokaudessa noin 40 kilometriä, joka on 20-30 kilometriä vähemmän kuin työssäkäyvillä ryhmillä. Ryhmän tekemistä matkoista kolme viidesosaa ja suoritteesta kaksi viidesosaa liittyy ostoksiin, asiointiin ja perheen ylläpitämiseen. Myös vapaa-ajanliikkuminen on ryhmällä tärkeässä roolissa. Matkoista kaksi viidesosaa ja matkasuoritteesta puolet syntyy vapaa-aikaan liittyen. Vierailumatkojen osuus vapaa-ajanmatkoista on selvästi suurempi kuin muilla ryhmillä. Työ- ja opiskelumatkoja ryhmä tekee luonnollisestikin erittäin vähän.

Perhesidonnaiset tekevät työssäkäyviä ryhmiä selvästi enemmän lyhyitä matkoja, mutta hieman vähemmän kuin lapset ja nuoret sekä riippumattomat. Alle 3 km matkojen osuus arkipäivän matkoista on 50 %.



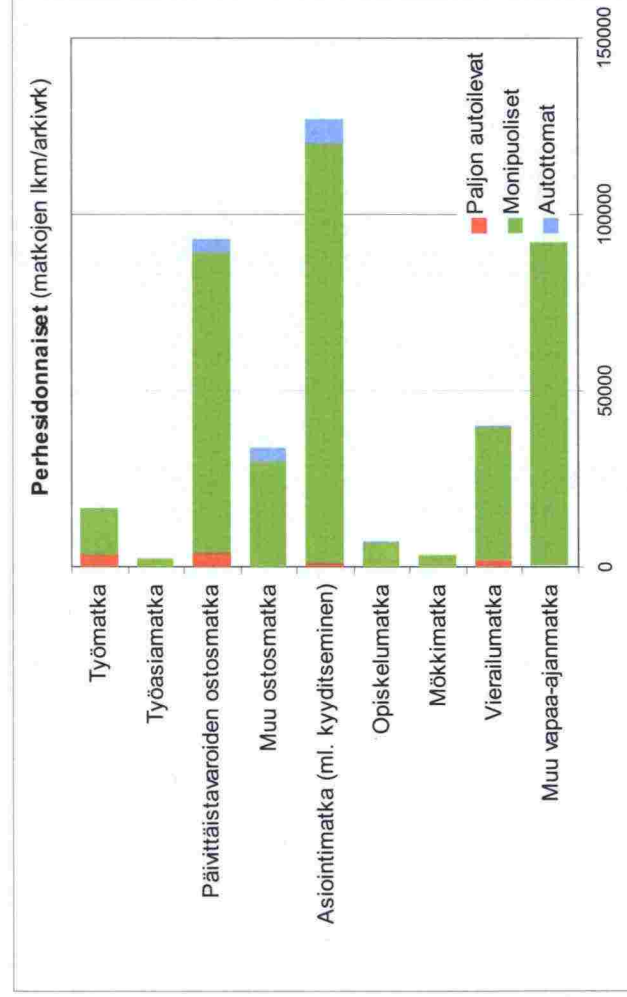
Kuva 19 Perhesidonnaisten ryhmän vuorokausisuoritteen (km/henkilö/vrk) jakautuminen perheen, vapaa-ajan sekä työn ja opiskelun välillä

Perhesidonnaisten liikkumisen ajallinen rytmi eroaa täysin muista ryhmistä. Pääosa perhesidonnaisista liikkuu aktiivisimmin klo 8 ja 18 välisenä aikana. Aktiivisin ”ruuhkapiikki” ajoittuu klo 11–13 väliseen aikaan. Ryhmä on hieman aktiivisemmin liikkeellä iltapäivällä ja aamuillasta kuin aamupäivällä.

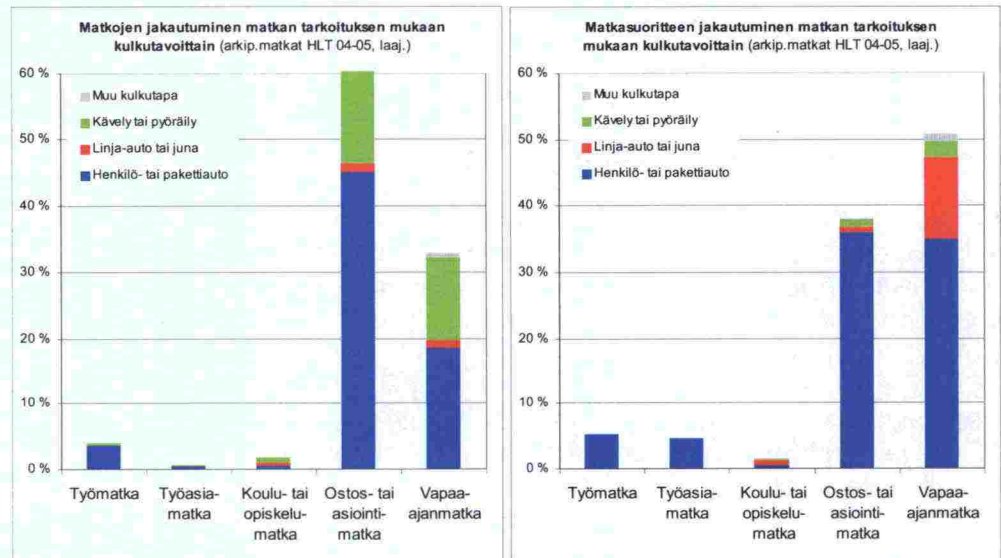
Perhesidonnaiset tekevät arkipäivän matkoistaan noin 70 % henkilöautolla. Viikonloppuna automatkojen osuus ei muutu, mutta perhesidonnaisten on useammin matkustajana kuin viikolla. Kuitenkin vain kaksi kolmesta perhesidonnaisesta ilmoittaa käyttävänsä autoa päivittäin, joka on selvästi työsikäyviä ryhmiä pienempi osuus.

Ryhmä tekee yli neljänneksen arkipäivän matkoistaan kävelen tai pyörällä, mutta joukkoliikennematkoja melko vähän. Perhesidonnaisista 60 % ilmoittaa kävelevänsä päivittäin, joka vastaa lasten ja nuorten ryhmän aktiivisuutta jättäen reilusti taakseen muut yli 18-vuotiaiden segmentit.

Ajokortilliset perhesidonnaiset eivät autoiluun liittyviltä asenteiltaan juurikaan poikkea muista työikäisten ryhmistä. Kuitenkin ryhmä hyväksyy selvästi muita paremmin nopeusrajoitusten alentamisen talveksi, suhtautuu hieman vähemmän kielteisesti hidastelemiseen liikenteessä ja hieman kielteisemmin sekä pienen että suuren ylinopeuden ajamiseen. Tämä kertonee ryhmän kokemasta vähäisemmästä aikapaineesta ja stressistä liikenteessä, sekä huolenpidon korostumisesta ryhmän arvomaailmassa.



Kuva 20 Perhesidonnaisten tekemien arkipäivän matkojen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan.



Kuva 21 Perhesidonnaisten arkipäivän matkojen ja matkasuoritteiden jakautuminen matkantarkoituksen mukaan ja kulkutavoittain.

5.3 Liikkumisen ongelmat ja haasteet

HLT 2004–2005:n perusteella auton puuttuminen on merkittävin perhesidonnaisten ilmoittama henkilöauton käytön estetekijä. Auton käyttömahdollisuuden puuttuminen ei kuitenkaan ole perhesidonnaisille niin oleellinen estetekijä kuin työsidonnaisilla ja riippumattomilla. Perhesidonnaisten ja riippumattomien ryhmissä henkilöauton käytön este muista ryhmistä poiketen on puutteet yksilön tiedoissa tai taidoissa, toisin sanoen lähinnä ajokortin puute. Myös hinta tuodaan korostuneesti esille estetekijänä, mikä kertonee perhesidonnaisten tiukemmasta taloudellisesta tilanteesta.

Joukkoliikenteen käytön suurimmiksi esteiksi perhesidonnaiset mainitsevat käyttömahdollisuuden puuttumisen, mukavuudenhalun sekä puutteet tiedoissa ja tavaroiden kantamisen. Perhesidonnaisten ilmoittamat esteet ovat hyvin samankaltaisia kuin riippumattomien esille tuomat esteet. Muita ryhmiä useammin joukkoliikenteen käytön esteenä on ilmoitettu hinta.

Jalankulun käytön esteet perhesidonnaisilla poikkeavat muista ryhmistä. Puutteet yksilön kunnossa ja taidoissa sekä tavaroiden kuljetus ja liikenneympäristön esteettömyyspuutteet ovat suurempia ongelmia kuin työssäkäyvillä ryhmillä. Merkittävin kävelyn este ovat kuitenkin pitkät etäisyydet.

Tärkein pyöräilyn käyttöä estävä syy perhesidonnaisilla on sää. Myös pyörän puuttuminen, liikenneympäristön ominaisuudet ja tavaroiden kuljetus tulevat melko usein esille estetekijänä. Ikäryhmittäinen tarkastelu osoittaa, että käyttömukavuuden merkitys käytön esteenä lisääntyy iän myötä, samoin kuin yksilön kuntoon ja taitoihin tai tavaroiden kuljetukseen liittyvät tekijät.

Yksilön tieto- ja taitopuutteiden merkitys estetekijänä lisääntyy iän ja henkilöauton käyttömahdollisuuden lisääntymisen myötä, mikä tarkoittanee käytännössä, että ko. ryhmässä on kohtuullisen paljon ns. epävarmoja autoilijoi-

ta. Lisäksi ryhmässä on autollisessa taloudessa asuvia ajokortittomia henkilöitä. (HLT 2004–2005)

5.4 Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Perhesidonnaisten ryhmässä korostuvat arvoryhmistä (ks. liite 2) esikuvahakuiset erottujat ja kotirakkaat. Näitä arvoryhmiä yhdistää traditionaalisuus ja humanismi. Kotirakkaiden ryhmä on arvosidonnainen ja esikuvahakuisten erottujien ryhmä arvojoustaava. Molemmille ryhmille tärkeitä ovat sosiaaliset verkostot, perhe ja huolenpito.

Perhesidonnaiset ovat työssä käyviä ryhmiä tyytyväisempiä elämäänsä, mutta henkisen tasapainottomuuden kokemuksia on useammin kuin työssäkäyvillä. He odottavat työssäkäyviä ryhmiä innokkaammin tulevaisuutta ja ovat tylsistyneempiä useammin kuin työssäkäyvät ryhmät. Perhesidonnaiset myös tuntevat itsensä väsyneeksi useammin, mutta harvemmin stressaantuneeksi kuin työssäkäyvät ryhmät.

Perhesidonnaiset tuovat esille usein esikuvina jonkin tuttavän/ystävän, ammatin edustajia ja urheilusankarit. Perhesidonnaiset eivät tuo poliitikkoja ja taiteilijoita esille esikuvanaan niin usein kuin muut ryhmät.

Perhesidonnaiset käyttävät television katseluun aikaa enemmän kuin työssäkäyvät ryhmät, mutta selvästi vähemmän kuin riippumattomat. Kaksi tuntia tai enemmän televisiota arkipäivänä katsoo kaksi kolmesta perhesidonnaisesta. Perhesidonnaiset katsovat televisiota tasaisemmin koko päivän kuin työssäkäyvät ryhmät, vaikka aktiivisin ajankohta on klo 21–24. Perhesidonnaiset hakevat television katselusta muita ryhmiä enemmän rentoutumista, huvia ja viihdykettä sekä ennen kaikkea arjesta irtautumista ja huolten unohtamista.

Noin neljällä viidestä perhesidonnaisesta on kotona internet-yhteys. Perhesidonnaiset käyttivät eniten internetiä kotona, toisin kuin työssäkäyvät ryhmät, joiden suosituin netin käyttöpaikka on työ- tai opiskelupaikka. Ryhmän edustajat käyttävät nettiä monipuolisesti asiointiin, vapaa-aikaan ja selvästi työssäkäyviä ryhmiä enemmän myös sosiaalisuuteen. Ryhmän suosituimmat tavat käyttää internetiä ovat sähköposti, pankkipalvelut, tuotteiden tilaaminen nettikaupoista, tiedon hakeminen vapaa-ajanviettotavoista ja käyminen keskustelu- ja deittipalstoilla.

5.5 Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Lapsista aiheutuvan perhesidonnaisuuden määrä näyttää tulevaisuudessa vähenevän. Vähentyminen kiihtyy vuoden 2020 jälkeen. Merkittävin syy tähän on nuorten aikuisten ikäluokkien koon pieneneminen. Perhesidonnaisten ryhmän koko on kuitenkin riippuvainen syntyvyyden ja työllisyyden kehityksestä sekä vanhempien halusta ja mahdollisuuksista viettää vanhempainvapaata. Lisäksi voidaan olettaa, että väestön ikääntymisen myötä omaishoitamisen rooli vahvistuu, mikä kasvattaa aikuiseen perheenjäsenen liittyvää perhesidonnaisuutta.

Jos talouskasvu ja lasten entistä myöhäisemmän hankinnan trendi jatkuvat, on yhä suurempi osa perhesidonnoista tulevaisuudessa nk. henkilökohtaisen auton omistajia. Tämä johtanee kasvavaan automattojen määrään joukkoliikennemattojen kustannuksella. Kävelymattoista merkittävä osa on jo nyt todennäköisesti ulkoilmamattoja, joita ei haluta korvata automattoilla.

5.6 Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

Ostos- ja asiointitarpeet ovat perhesidonnoilla merkittävin liikkumistarvetta synnyttävä tekijä. Ryhmä pystyy toteuttamaan nämä matkat haluamanaan ajankohtana, jolloin mattoja tehdään tyyppillisesti päiväliikenteen aikana. Tie- liikenteen kannalta tarpeet ajoittuvat verkon tehokkaan käytön kannalta tarkoituksenmukaisesti hiljaisemmän liikenteen aikoihin, mutta joukkoliikenteen käytön kannalta tarjonta päiväliikenteessä on usein heikompi kuin aamu- ja iltahuipputuntien aikana. Ryhmälle on myös ominaista, että matkoilla on mukana pieniä lapsia ja runsaasti tavaraa, jolloin henkilöauton tarjoama palvelutaso joukkoliikenteeseen verrattuna on korkea.

Ryhmän tyyppinen asumismuoto on pientaloasuminen, jolloin käytännössä asutaan taajamissa tai keskustojen reuna-alueilla, joissa palvelujen saatavuus lähietäisyydeltä on heikko. Näillä alueilla myös joukkoliikenteen tarjonta on usein heikompi kuin keskusta-alueilla tai kerrostalovaltaisilla alueilla.

Myös ryhmän vapaa-ajan liikkumiseen kohdistuvat tarpeet ovat usein perhelähtöisiä, esim. vierailumattoja, jolloin joukkoliikenteen tarjoama palvelutaso ei pysty kilpailemaan henkilöauton kanssa.

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen (2006) pohjalta voidaan nostaa lisäksi esille seuraavia ryhmän tarpeita ja odotuksia heijastavia tuloksia:

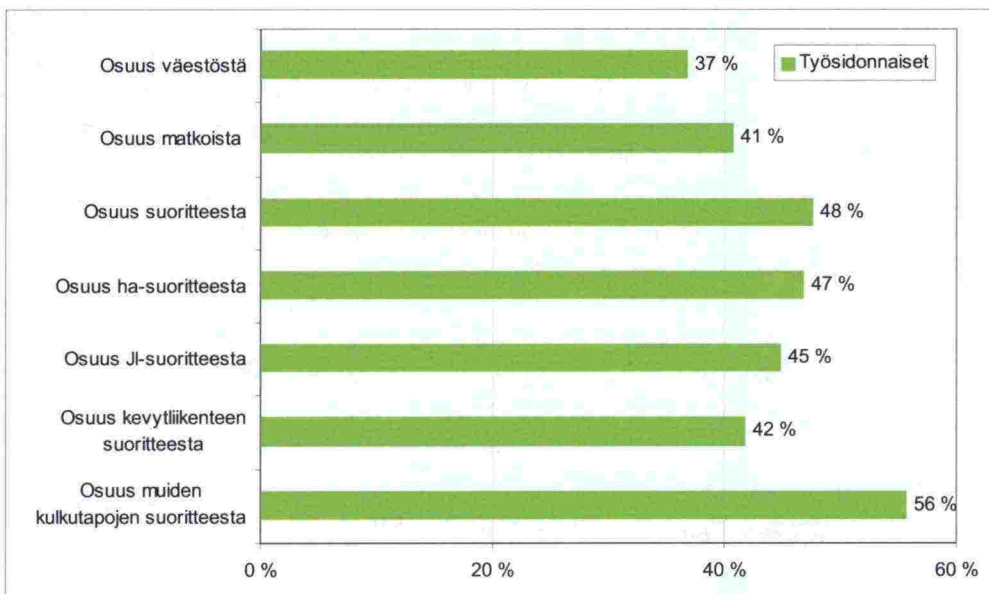
- Liikkuvat keskimääräistä harvemmin päätieverkolla.
- Ovat keskimääräistä tyytyväisempiä
 - maanteiden kuntoon ja tilaan,
 - jalankulku- ja pyöriteiden kuntoon,
 - päällysteiden kuntoon,
 - sorateiden kuntoon kesällä.
- Keskimääräistä tyytymättömiä levähdys- ja pysähtymisalueiden palveluihin ja viihtyisyyteen.
- Kokevat liikkumisen auton kuljettajana päteillä, muilla teillä ja taajamissa erittäin turvallisiksi keskimääräistä useammin.
- Kokevat liikkumisen jalankulku- ja pyöriteillä kesäaikana keskimääräistä turvallisemmaksi.

6 TYÖSIDONNAISET

6.1 Ryhmän kuvaus

Työsidonnaisiksi on tässä määritelty ne 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka ovat joko täyspäiväisessä tai osa-aikaisessa työssä tai opiskelevat säännöllisesti ja joilla ei ole taloudessaan jatkuvaa huolehtimista tai valvontaa edellyttäviä muita henkilöitä (alle 13-vuotiaita lapsia).

Työsidonnaisten ryhmän osuus väestöstä on 37 %. Ryhmän tekemien matkojen osuus suomalaisten matkoista on sekä matkamäärillä että suoritteella mitattuna väestöosuutta suurempi. Työsidonnaiset ovat siis aktiivinen liikkujaryhmä. Joka toinen Suomessa henkilöautolla ajettu kilometri on työsidonnaisen ajama.



Kuva 22 Työsidonnaisten ryhmän osuus väestöstä, matkoista ja eri kulkutapojen suoritteesta.

Työsidonnaisista noin puolet on naisia ja puolet miehiä. Työsidonnaisia on vähintään neljäsosa kaikissa 18–64-vuotiaiden ikäryhmissä, mutta erityisen merkittävä osuus on nuorten aikuisten ja 50–60-vuotiaiden ryhmissä.

Työsidonnaisista noin joka neljäs asuu yksin ja noin puolet kahden hengen taloudessa, joka näkyy ryhmän asumisvalinnoissa. Ryhmästä lähes puolet asuu keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella. Vain noin kolmasosa työsidonnaista asuu pientalovaltaisella asuinalueella ja joka viides haja-asutusalueella. Myös paljon autoilevat työsidonnaiset asuvat useammin kerrostalovaltaisilla alueilla kuin paljon autoilevat työperhesidonnaiset.

Työsidonnaiset ovat keskimäärin suhteellisen hyvin toimeentulevia. Yli viidennes ryhmästä ansaitsee yli 30 000 euroa vuodessa. Toisaalta ryhmään

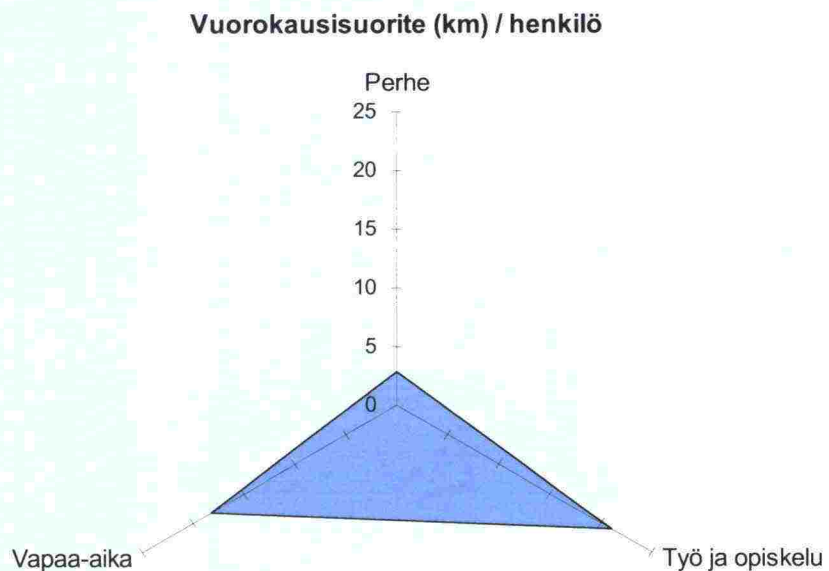
kuuluu myös nuoria aikuisia, joiden tulot ovat alhaiset. Työsidonnaisista 91 %:lla on ajokortti ja 67 % ilmoittaa että heillä on autonkäyttömahdollisuus aina halutessaan.

Liikkumiseen liittyvien asenteiden osalta työsidonnaiset vastaavat pitkälti perhe- ja työsidonnaisia. Pääryhmien kesken autoiluun liittyvissä asenteissa ei olekaan suuria eroja, vaan asenteita selittää parhaiten ajosuoritteen määrä.

6.2 Liikkuminen osana elämää

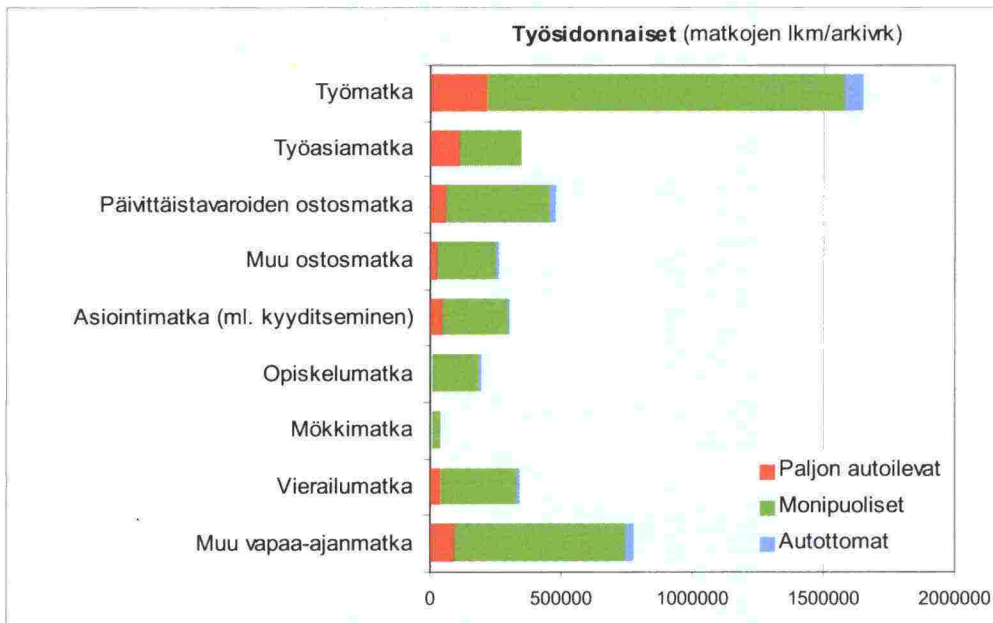
Työsidonnaiset liikkuvat arkivuorokautena keskimäärin noin 60 km. Kolmannes suoritteesta syntyy työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla ja yli puolet vapaa-aikaan liittyvillä matkoilla. Työsidonnaiset tekevät muita ryhmiä pidempiä vierailumatkoja. Sen sijaan työ- ja opiskelumatkat ovat keskimääräistä hieman lyhyempiä, joka kertonee mahdollisuudesta valita asuinpaikka läheltä työ- tai opiskelupaikkaa.

"...Opiskelijana jokainen työviikon päivä on helposti varsin erilainen, vaikka viikkorunko toistuukin 7 viikon ajan samanlaisena. Tällä hetkellä opiskelen intensiivisesti, ja vietän paljon aikaa liikkeessä. Olen jatkuvasti menossa jonnekin tai jo siellä. Opiskeluuni liittyvien valintojen seuraukset ovat olleet ilmiselvät: liikkumista kahden koulun välillä kuntarajojen eri puolille - ehdinkö enää pyörällä kouluun, jos iltapäivällä pitää olla Metsätalolla Alvarin sijaan? Toisaalta jos lukujärjestys suosaan päiviä, jolloin voin pidättäytyä matkasta Otaniemeen. Kannattakohan minun silti hankkia seutulippu? Vai ajaudunko tenttimään kaikki yliopiston kurssit käymättä luennoilla, koska niille tulisi niin kiire..."
(Tienkäyttäjän polut -aineisto, Opiskelija Juha).

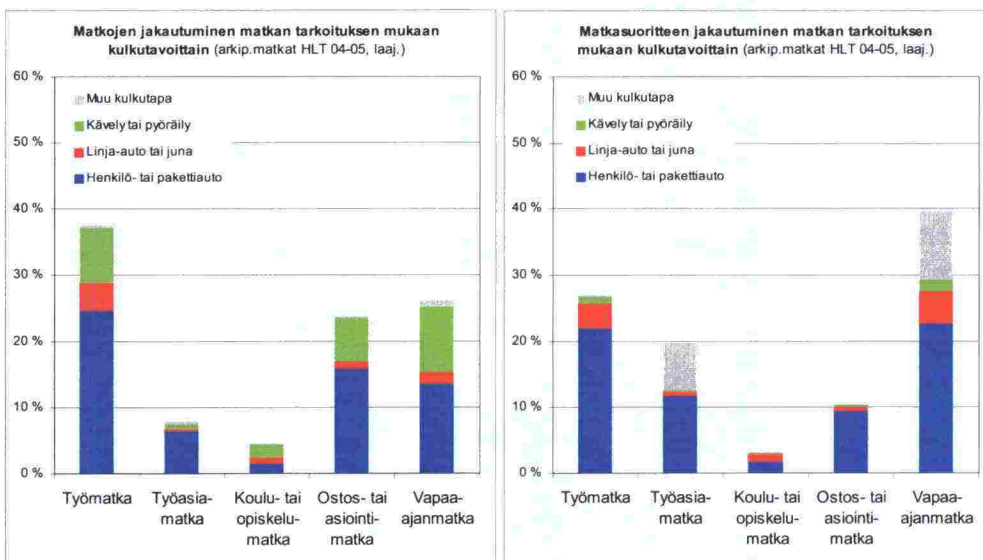


Kuva 23 Työsidonnaisen ryhmän vuorokausisuoritteen (km/henkilö) jakautuminen perheen, vapaa-ajan sekä työn ja opiskelun välillä

Työsidonnaiset tekevät keskimääräistä vähemmän lyhyitä matkoja. Alle 3 km matkoja tehdyistä arkipäivän matkoista on vain joka kolmas. Työsidonnaisen tapaa liikenteessä tyypillisimmin ruuhka-aikoina klo 6–9 tai klo 15–17. Kulku-
tapojen käytön suhteen ryhmä on kaksijakoinen. Lähes joka viides työsidonnaisista asuu autottomassa taloudessa, mutta toisaalta joka kymmenes työsidonnainen on nk. paljon autoileva, eli ajaa yli 30 000 km vuodessa. Yhtenäistä työsidonnaisille on aktiivinen liikkuminen, joka näkyy väestöosuutta suurempana suoriteosuutena niin henkilöauto-, joukkoliikenne- kuin kevytliikennesuoritteissa.



Kuva 24 Työsidonnaisten tekemien arkipäivän matkojen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan.



Kuva 25 Työsidonnaisten arkipäivän matkojen ja matkasuoritteiden jakautuminen matkantarkoituksen mukaan ja kulkutavoittain.

6.3 Liikkumisen ongelmat ja haasteet

Tärkeimmät työsidonnaisten esille tuomat henkilöauton käytön esteet (HLT 2004–2005) ovat käyttömahdollisuuden puuttuminen, hinta ja liikenteen sujuvuustekijät. Käyttömahdollisuuden puuttuminen on käytön esteenä lähes puolella, mikä on selvästi suurempi osuus kuin esimerkiksi perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä. Autoilun hinta tuottaa ongelmia erityisesti nuorille aikuisille, kun taas vanhempien työsidonnaisten joukossa on ajokortittomia henkilöitä.

Joukkoliikenteen käytön suurimmaksi esteeksi työsidonnaiset mainitsevat käyttömahdollisuuden puuttumisen. Seuraavaksi yleisimmin mainittuja ongelmia ovat yhteydet pysäkeille ja asemille, mukavuudenhalu, palvelutasopuutteet ja hinta. Käyttömahdollisuuden puuttumisen merkitys esteenä lisääntyy iän myötä, kun taas hinnan merkitys laskee voimakkaasti iän lisääntyessä.

18–25/29-vuotiaiden itsenäistyvien työ- ja opiskelusidonnaisten tulotaso on selvästi alhainen, joka näkyy hinnan korostamisessa liikkumisen esteenä. Joukkoliikenteen kalleuden lisäksi ryhmä korostaa myös muun liikkumisen kalleutta, kuten ajokortin hankkimisen hintaa. (Kiiskilä ym. 2005, HLT 2004–2005) Ruotsalaisessa aineistossa 18–24-vuotiaat nostivat joukkoliikenteeseen liittyvät ongelmat ylipäättänsä merkittävämmäksi kuin vanhemmat ikäryhmät, mutta erityisesti esille nostettiin joukkoliikenteen hinta ja heikko palvelutaso iltaisin ja viikonloppuisin (Markör 2004).

Jalankulun käytön esteenä työsidonnaiset tuovat esille pitkien etäisyyksien ohella sään sekä epämukavuuden ja laiskuuden. Iän lisääntymisen myötä pitkien etäisyyksien merkitys käytön esteenä pienenee. Sen sijaan liikenneympäristöön ja yksilön kuntoon liittyvien tekijöiden merkitys käytön esteenä lisääntyy iän myötä.

Tärkein pyöräilyn käyttöä estävä syy työsidonnaisilla on sää kuten useimmilla muillakin ryhmillä. Pyörän puuttuminen on työsidonnaisten ryhmässä muita ryhmiä useammin ilmoitettu käytön este.

6.4 Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Työsidonnaisten ryhmä muistuttaa arvoiltaan eniten "keskimääräistä" (ks. liite 2). Uskalikkoja ja elämyksellisiä on hieman keskimääräistä enemmän ja perinteikkäistä ja kotirakkaita hieman keskimääräistä vähemmän. Uskalikot ja elämykselliset ovat molemmat arvojuostavia ryhmiä, joihin vetoaa jännittävä elämä. Osaltaan tämä selittyy 18–29-vuotiaiden suurella osuudella työsidonnaisten ryhmässä.

Työsidonnaiset, kuten muutkin ryhmät, mainitsivat useimmiten kotimaiseksi esikuvakseen joko ystävän/ tuttavan tai perheenjäsenen. Työsidonnaiset tuovat esille usein esikuvina myös poliitikot ja taiteilijat.

Työsidonnaiset ja perhe- ja työsidonnaiset käyttävät ryhmistä vähiten aikaa television katsomiseen. Työsidonnaisten television katsomisen motivoi ajan-kohtaisista asioista perillä pysyminen, mutta myös rentoutuminen, ajanvietto

ja viihtyminen. Työsidonnaisten pääasiallinen television katsomisajankohta arkisin on klo 21–24 ja lisäksi aamu.

Työsidonnaisista noin 70 %:lla on internet-yhteys kodissaan, mikä on hieman vähemmän kuin muilla työikäisillä ryhmillä. Työsidonnaisten pääasiallinen paikka netin käyttöön on työ- tai opiskelupaikka. Nettiä ryhmä käyttää sekä asiointiin että vapaa-ajan viettämiseen. Suosituimpia tapoja käyttää internetiä ovat sähköposti, pankkipalvelut, tieto vapaa-ajanviettotavoista, tuotteiden tilaaminen nettikaupoista ja lisätiedot TV-ohjelmista.

6.5 Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Työsidonnaisten ryhmän koko Suomessa pienenee voimakkaasti erityisesti vuoden 2015 jälkeen. Syitä on kaksi: nuorten aikuisten ikäluokkien koon pieneminen ja nk. suurten ikäluokkien siirtyminen riippumattomien ryhmään eli eläkkeelle. Vuonna 2025 työsidonnaisia on noin 10 %-yksikköä vähemmän kuin vuonna 2005. Työsidonnaisten määrän ennustamiseen tuo epävarmuutta se, missä määrin tulevaisuuden aikuiset ovat halukkaita sitoutumaan perheeseen ja lapsiin, sekä työssäkäynnin muotoihin liittyvät mahdolliset muutokset. Yksi merkittävimmistä ryhmän matkustuskäyttäytymiseen liittyvistä muutostekijöistä on nuorten aikuisten talous- ja työtilanteen kehittyminen. Myönteinen kehitys näkyy kasvavana autoistumisena.

6.6 Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

Työsidonnaisten liikkumistarpeissa korostuvat työhön ja vapaa-aikaan liittyvät tarpeet. Käyttäjät asuvat hyvän joukkoliikennetarjonnan piirissä kerrostalo- ja keskusta-alueilla ja kulkutavan valintaa tehtäessä joukkoliikenne ei kärsi perhelähtöisestä valintalogiikasta, jossa hinta- ja mukavuustekijät heikentävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta, vaan liikkumisvalinnat ovat pääasiassa yksilön omista tarpeista lähteviä. Näistä syistä johtuen ryhmä onkin joukkoliikenteen potentiaalinen käyttäjäryhmä. Tämä heijastuu myös ryhmän autonomistukseen: työsidonnaisissa autottomien osuus on peräti 17 %, kun se perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä on vain 4 %.

Työsidonnaiset ovat monipuolisia kulkutapojen käyttäjiä, joten liikennejärjestelmään kohdistuu suuri vaatimus matkaketjujen sujuvuuteen. Työmatkaliikenteen sujuvuus ja luotettavuus on tärkeää kuten työ- ja perhesidonnaisillekin. Työsidonnaiset käyttävät joukkoliikennettä muita ryhmiä useammin myös vapaa-ajan matkoihin, joten joukkoliikenneinformaation helppo saatavuus on myös ryhmälle tärkeää.

Nuorten aikuisten ryhmälle liikkumisen hinta voi olla ongelma opiskeluvaiheessa tai työuran alussa. Nuorten aikuisten ryhmässä on myös henkilöitä, jotka ovat valmiita ottamaan suuria riskejä tieliikenteessä, mikä korostaa liikenteen valvontaan, koulutukseen ja valistukseen liittyviä tarpeita.

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen (2006) pohjalta voidaan nostaa lisäksi esille seuraavia ryhmän tarpeita ja odotuksia heijastavia tuloksia:

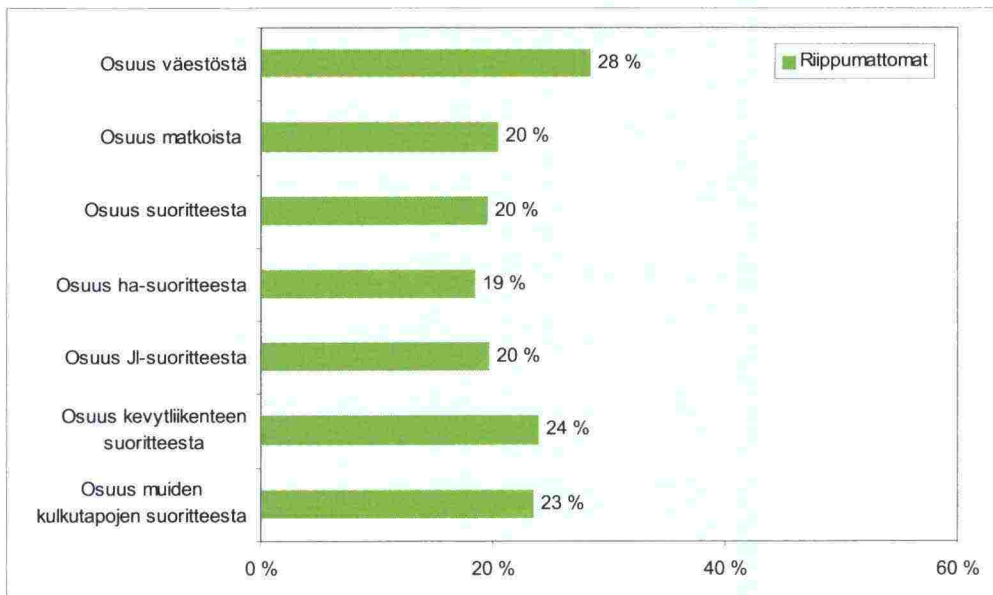
- Liikkuvat keskimääräistä säännöllisemmin jalankulku- ja pyörätieverkolla.
- Keskimääräistä tyytymättömpiä päällysteiden kuntoon sekä pääteillä että muilla teillä.
- Keskimääräistä tyytyväisempiä sorateiden kuntoon kesällä.
- Kokevat liikkumisen jalankulku- ja pyöräteillä kesäaikana keskimääräistä turvallisemmaksi.

7 RIIPPUMATTOMAT

7.1 Ryhmän kuvaus

Nk. riippumattomiksi on tässä määritelty ne 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka eivät ole täysi- tai osapäiväisesti työssä eivätkä opiskele (ts. ovat työelämän ulkopuolella esimerkiksi eläkkeen tai työttömyyden vuoksi) ja joiden taloudessa ei ole alle 13-vuotiaita lapsia tai muita huolehtimista edellyttäviä henkilöitä. Riippumattomien osuus yli 6-vuotiaasta väestöstä on noin 28 %.

Ryhmän tekemien matkojen osuus kaikista matkoista on sekä suoritteella että matkamäärällä mitattuna selvästi väestöosuutta pienempi. Ryhmä matkustaa erityisesti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä keskimääräistä vähemmän. Kuitenkin riippumattomat kulkevat joka neljäs Suomessa kävelen tai pyöräillen kuljetuista kilometreistä.



Kuva 26 Riippumattomien ryhmän osuus väestöstä, matkoista ja eri kulkutapojen suoritteesta.

Riippumattomissa on hieman enemmän naisia kuin miehiä. Riippumattomien ryhmä muodostuu eri-ikäisistä ja -kuntoisista ryhmistä. Aktiivisimmassa työssä olevista 25–49-vuotiaiden ikäryhmistä riippumattomia on noin 5 %. Nuorista 18–24-vuotiaista riippumattomia on lähes 15 %, mikä johtunee nuorisotyöttömyydestä ja elämänvaiheesta ennen lasten hankintaa. 50–59-vuotiaista riippumattomia on noin joka viides, 60–64-vuotiaista lähes kolme neljäsosaa ja yli 64-vuotiaista lähes kaikki.

Pääasiassa ryhmä koostuukin ikääntyneistä, mutta mukana on myös työttömiä tai sairauseläkkeellä olevia nuorempia henkilöitä. Ikääntymisellä on monia fyysisiä vaikutuksia: noin 65–74-vuoden iässä fyysisen kunnon vajavuudet lisääntyvät ja ongelmia alkaa ilmetä päivittäisissä toiminnoissa selviytymisessä, myös liikkumisessa. Keskimäärin 75-vuoden iästä lähtien vanhe-

neminen ja siihen liittyvät sairaudet alkavat tuottaa päivittäistä elämää haittaavaa oireilua. Ikääntymisen vaikutukset ovat kuitenkin erittäin yksilöllisiä. (Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus 2006.)

Riippumattomat asuvat tyypillisesti pienissä talouksissa. Useamman kuin kahden hengen taloudessa asuu vain joka kymmenes, lapsitaloudessa vain muutama prosentti. Yksin asuu noin kolmannes riippumattomista. Yli 75-vuotiaista yhdeksän kymmenestä asui kotona vuonna 2002. Yli 85-vuotiaista noin joka viides kuuluu säännöllisen kotihoidon piiriin, vanhainkodissa tai ikääntyneiden palveluasunnoissa asuu lähes joka viides ja terveyskeskuksen pitkähoidossa on hieman alle kymmenesosa ikäryhmästä. (Stakes 2003.)

Kolmannes riippumattomista asuu kerrostalossa ja noin 55 % omakoti-, rivitai paritalossa. Yli puolet riippumattomista asuu maaseudulla tai pientaloalueilla, ja 30 % puolestaan keskusta-alueella, mikä on suurempi osuus kuin missään muussa segmentissä. Myös autollisessa taloudessa asuvat riippumattomat asuvat selvästi useammin keskusta-alueella kuin muihin segmentteihin kuuluvat autolliset henkilöt.

Riippumattomista suurin osa on melko pienituloisia. Alle viidenneksellä vuositulot ylittävät 20 000 euroa vuodessa, kun työssäkäyvistä ryhmistä vähintään kaksi kolmasosaa ylittää näihin tuloihin.

Riippumattomista ainoastaan 62 %:lla on ajokortti ja noin 60 % ilmoittaa että heillä on autonkäyttömahdollisuus aina halutessaan. Autottomassa taloudessa asuvista riippumattomista noin puolet on yli 75-vuotiaita, kaksi kolmasosaa asuu yhden hengen taloudessa ja 60 % asuu kerrostalossa.

7.2 Liikkuminen osana elämää

Riippumattomien arkivuorokaudessa liikkuma suorite on keskimäärin 30 km/hlö, joka on 10–40 kilometriä vähemmän kuin muilla aikuisryhmillä. Riippumattomien ryhmä on liikkumisaktiivisuudeltaan heterogeeninen ryhmä. Alle 69-vuotiaat ovat pääasiassa aktiivinen liikkujaryhmä, jotka autoilevat ja käyttävät joukkoliikennettä. Tätä vanhemmissa ryhmissä liikkumiseen liittyvät ongelmat ja rajoitteet alkavat muuttua merkittävämmiksi.

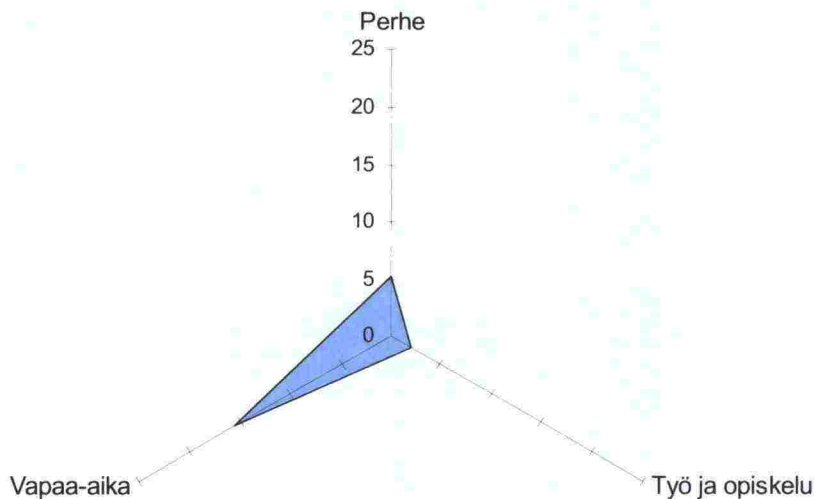
Riippumattomien tekemistä matkoista kaksi viidesosaa on vapaa-ajanmatkoja, ja suoritteesta yli kolme viidesosaa syntyy näillä matkoilla. Mökkimatkojen osuus vapaa-ajanmatkoista on muita ryhmiä suurempi. Yli 40 %:lla riippumattomista on kesämökki. Toinen tärkeä matkaryhmä ovat ostos- ja asiointimatkat, jotka kuitenkin ovat selvästi vapaa-ajanmatkoja lyhyempiä.

Riippumattomat tekevät aikuisryhmistä eniten lyhyitä matkoja ja ovat nk. lähiliikkujia. Alle kilometrin matkojen osuus on 19 % ja alle 3 kilometrin matkojen osuus 54 % kaikista riippumattomien arkipäivien matkoista. Kevyen liikenteen rooli liikkumisessa on merkittävä.

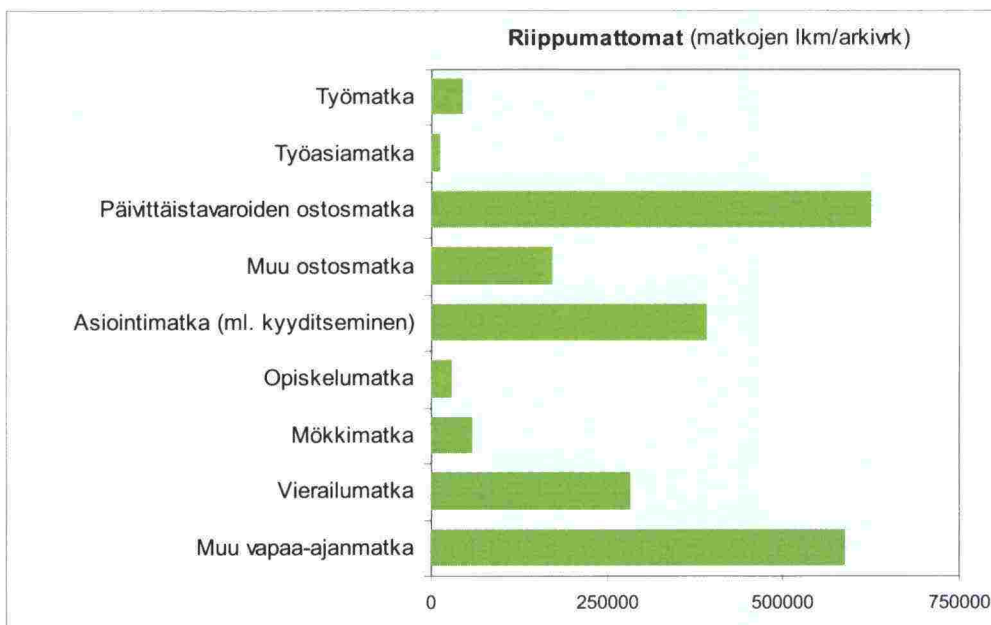
Riippumattomien liikkumisen päivärytmi arkipäivinä eroaa muiden segmenttien päivärytmistä. Ryhmä liikkuu aktiivisimmin klo 9 ja klo 15 välisenä aika-

na. "Ruuhkapiikki" on noin klo 10. Iltaisin, klo 15–21, ryhmä tekee selvästi vähemmän matkoja kuin työkäiset.

Vuorokausisuorite (km) / henkilö



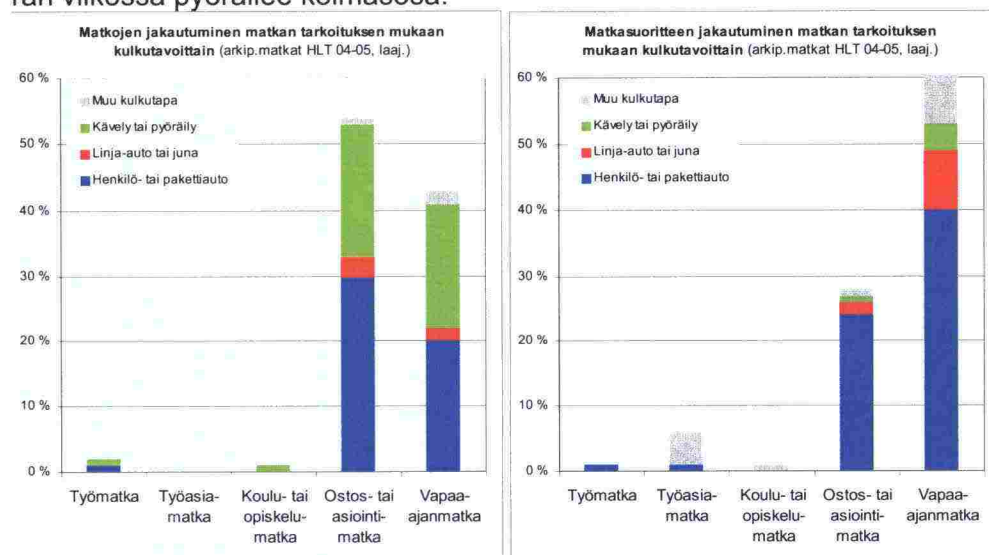
Kuva 27 Työsidonnaisten ryhmän vuorokausisuoritteen (km/henkilö) jakautuminen perheen, vapaa-ajan sekä työn ja opiskelun välillä



Kuva 28 Riippumattomien tekemien arkipäivän matkojen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan.

Autoa päivittäin ilmoittaa käyttävänsä hieman yli viidennes riippumattomista. Osuus on 2–3 kertaa pienempi kuin muissa aikuisten ryhmissä. Myös erittäin harvoin autoa käyttävien osuus on suurempi, mikä kertoo siitä, että riippumattomista 30 % elää autottomassa taloudessa. Harvemmin kuin kerran kuukaudessa riippumattomista joukkoliikennettä käyttää noin 70 %. Jalan kulkemisen aktiivisuudessa riippumattomat edustavat aikuisväestön keskimääräistä tasoa, tosin erittäin harvoin kävelevien osuus on suurempi. Riip-

pumattomista kaksi viidesosaa ei pyöräile koskaan, kun taas vähintään ker-
ran viikossa pyöräilee kolmasosa.



Kuva 29 Riippumattomien arkipäivän matkojen ja matkasuoritteiden jakautuminen matkantarkoituksen mukaan ja kulkutavoittain.

Turvallisuus ja toisista huolehtiminen näkyy riippumattomien autoiluun liittyvissä asenteissa. Ryhmä hyväksyy nopeusrajoitusten laskemisen talveksi muita ryhmiä paremmin, pitää ohittamista vaarallisena tilanteena muita ryhmiä useammin ja pysähtyy aina punaisiin liikennevaloihin yleisemmin kuin muut ryhmät. Toisaalta ryhmässä on enemmän henkilöitä, jotka kokevat itsensä epävarmaksi auton ratissa johtuen todennäköisesti mm. aistien ja fyysisen kunnan heikkenemisestä.

7.3 Liikkumisen ongelmat ja haasteet

Riippumattomien ryhmässä on hyvin erilaisessa fyysisessä kunnossa olevia henkilöitä. Ikääntyneiden tai huonokuntoisten henkilöiden liikkumiseen liittyviä tärkeitä tekijöitä ovat esteettömyys, sosiaalinen ja liikenneturvallisuus, liikenneympäristön selkeys, lähiympäristön virikkeellisyys ja liikenteen rytmin riittävä hitaus. Heikkenevien aistien ja liikkumiskyvyn tueksi iäkkäät kaipaavat sekä apuvälineitä että selkeää ja esteetöntä liikenneympäristöä, liikkumisen erityispalveluja ja hyvää talvikunnossapidon tasoa. Jalankulussa ikääntyneiden liikkumisen ongelmat syntyvät usein pienten yksityiskohtien huomioidmatta jättämisestä, kuten penkkien puuttumisesta tai puutteista liukkauden torjunnassa ja valaistuksessa. Ikääntyneiden ongelmia sekä autoilijoina että joukko- ja kevyen liikenteen käyttäjinä on eritelty tarkemmin julkaisussa Ikääntyneiden liikkuminen ja tienpito. (Lehmuskoski ym. 2002.)

Ajokortittomia ja ajokykyyn liittyvistä ongelmista kärsiviä on kaikissa yli 65-vuotiaiden ikäryhmissä työikäisten ryhmiä enemmän. Reagointiajan pidentyessä ja aistien heiketessä ikääntymisen myötä liikenteen nopea rytmi ja äkilliset reagointitarpeet tuottavat yhä enemmän ongelmia. Iäkkäille tyypillisiä onnettomuuspaikkoja ovat liittymät, suistumiskohdat ja kohtaamisonnettomuudet. Iäkkäät kaipaavat autoillessa selkeää ja ennakoitavaa liikenneympäristöä, kuten liittymien kanavoimista, valo-ohjausta, hitaampia ajonopeuk-

sia, ylimääräisen häiritsevän informaation poistamista, kiertoliittymiä, opasteita ja ohituskaistoja. Muiden piittaamaton ajokäyttäytyminen huolestuttaa iäkkäitä, joka johtunee osittain ennakoitavuuden heikkenemisestä. (Markör 2004, Lehmuskoski ym. 2002.)

Keskeisimmäksi autonkäytön esteeksi riippumattomat kokevat henkilön fyysisessä kunnossa ja taidoissa olevat puutteet (HLT 2004–2005). Iäkkäät kompensoivat aistien ja reagoitakyvyn heikkenemistä valitsemalla sellaisia kulkutapoja ja liikkumisen ajankohtia, joissa he pärjäävät. Iäkkäiden ryhmää leimaakin yleisesti turvallisuushakuisuus. Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan iäkkäät eivät näe oman ikäryhmänsä hidasta ajotyyliä ongelmaksi, toisin kuin nuoret ja työikäiset. Vastaavasti nuoret eivät näe omaa kokemattomuuttaan auton ratissa ongelmana, toisin kuin erityisesti iäkkäät. (Markör 2004.)

Tärkeimmäksi sekä jalankulkua että pyöräilyä rajoittavaksi syyksi (HLT 2004–2005) riippumattomien ryhmä ilmoittaa yksilön kunnossa ja taidoissa olevat puutteet tai mukana olevat tavarat. Myös pyörän puute mainitaan syynä. Heikkenevän liikkumiskyvyn vuoksi ikääntyneille tärkeää on väylien tasaisuus ja kunnossapidon laatu. Liukastumisonnettomuuksia tapahtuu naisille useammin kuin miehille. Iäkkäillä on suuri loukkaantumisriski näissä onnettomuuksissa kehon yleisen haurastumisen vuoksi. (Lehmuskoski ym. 2002.)

Joukkoliikenteen käytön esteiden osalta riippumattomat -ryhmä muistuttaa perhesidonnaisten ryhmää; käyttömahdollisuuden puuttumisen ohella merkittäviä ongelmia ovat puutteet yksilön kunnossa ja taidoissa tai tavaroiden kuljetus sekä mukavuudenhalu. Käyttömahdollisuuden puute on voimakkaasti riippuvainen asuinalueesta. Hinnan merkitys käytön esteenä alenee nopeasti iän lisääntyessä. Mukavuudenhalun ja pysäkkiyhteyksien merkitys joukkoliikenteen käytön esteenä näyttää olevan jokseenkin vakio, eikä vahvaa ikäkorrelaatiota näytä olevan.

Iäkkäiden liikenneturvallisuus

Vuosina 2001–2005 liikenteessä menehtyi vuosittain keskimäärin 95 ja loukkaantui 900 yli 64-vuotiaasta tienkäyttäjää. Iäkkäiden osuus kaikista tieliikenteestä menehtyneistä oli noin neljännes. Iäkkäiden liikennekuolemien määrä väheni 1990-luvun alusta tarkastelujakson loppuun mennessä lähes 40 %. Joka kymmenes tieliikenteen henkilövahingoista tapahtui iäkkäälle tienkäyttäjälle. Pääosa henkilövahingoista tapahtuu päiväsaikaan hyvissä olosuhteissa. Vahingoista 70 % tapahtui normaalin työpäivän aikana kello 8–16. Henkilövahinkoja tapahtui eniten kesäkuukausina sekä loppuvuodesta. (Liikenneturva 2006.)

Iäkkäiden kuolemantapauksista lähes puolet sattuu jalankulkijoille tai pyöräilijöille. Henkilöautossa menehtyneiden osuus oli vuosina 2001–2005 noin 46 %. Tarkastelujaksolla 2001–2005 suojatiellä menehtyi 44 % ja loukkaantui 51 % iäkkäistä jalankulkijoista. Tieliikenteessä suojatiellä menehtyneistä jalankulkijoista kolme neljästä (73 %) oli iäkkäitä. Joka neljäs kaikista iäkkäistä jalankulkijoista kuoli ylittäessään ajorataa suojatien ulkopuolella. Iäkkäistä pyöräilijöistä 40 % menehtyi tai loukkaantui pyörätien ja ajoradan risteyksessä. (Liikenneturva 2006.)

lökkäiden kuolemanriski liikenteessä väestöosuuteen suhteutettuna on noin puolitoistakertainen koko väestöön verrattuna. Riskilukua nostaa muuta väestöä suurempi kuolemanriski jalankulkijana ja polkupyöräilijänä. Sen sijaan väestöosuuteen suhteutettu kuolemanriski iäkkäillä henkilöauton kuljettajilla on suunnilleen samaa tasoa kuin koko väestöllä ja selvästi pienempi kuin nuorilla henkilöauton kuljettajilla. (Liikenneturva 2006.)

lökkäillä kuljettajilla on keskimääräistä enemmän onnettomuuksia ajokorttien määrään ja liikennesuoritteeseen suhteutettuna. Ajokortillisten terveydellinen ikäseulonta sekä vähäisempi ajomäärä aiheuttavat kuitenkin lukuihin tilastoharhaa. lökkäiden ongelma liikenteessä ei ole vahinkojen useus vaan vahinkojen vakavuus. Toisaalta iäkkäät ovat hieman muita useammin syyllisinä onnettomuuden aiheutumiseen. (Liikenneturva 2006.)

7.4 Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Riippumattomien ryhmässä korostuu perinteikkäiden ja kotirakkaiden suuri osuus (ks. liite 2), Näille ryhmille tyypillistä on traditionaalisuus ja arvosidonaisuus. Kotirakkaat ovat humanistisia ja perinteikkäät materialistisia. Näihin ryhmiin tehoavat argumentoinnissa ja viestinnässä kotimaisuus, perinteikkyyks, turvallisuus, luotettavuus ja toisista huolehtiminen. Elämää ohjaa kuri, perheen turvallisuus, yhtäläisten mahdollisuuksien korostaminen, kohteliaisuus, hyvät tavat, itsekuri ja perinteiden kunnioitus. Toisaalta riippumattomien ryhmässä on keskimääräistä hieman enemmän myös avoimia etsijöitä ja vaikuttajia, joiden arvomaailman tärkeä mittari on muutos.

Kotimaisista esikuvista riippumattomat mainitsevat useinten muiden segmenttien tavoin joko jokin ystävän/ tuttavän tai perheenjäsenen. Myös erilaisia ammatin edustajia (poliisi, opettaja, tms.) arvostetaan yleisesti. Julkisuuksien henkilöistä eniten arvostetaan urheilusankareita. Riippumattomat tuovat usein esille esikuvina myös poliitikot ja taiteilijat. Lisäksi TV-esiintyjät vetoavat erityisesti riippumattomien ryhmään. (VG 2005)

Riippumattomat katsovat selvästi muita ryhmiä enemmän televisiota päivässä. Riippumattomien television katsomista motivoi sekä viihtyminen että tiedon hakeminen, ajankohtaisista asioista perillä pysyminen että mielipiteiden syventäminen. Riippumattomien suosikkiajankohtia television katsomiseen ovat aamu ja klo 15–24, mutta katsojia on tasaisemmin koko päivän ajan kuin muissa ryhmissä.

Riippumattomat käyttävät internetiä pääasiassa kotona tai jossain muussa paikassa kuin työ- tai opiskelupaikassa. Selvästi alle puolella riippumattomien talouksista on Internet-yhteys kotona, mikä on selvästi vähemmän kuin muilla ryhmillä. Riippumattomien internetin käyttö liittyy pääasiassa asiointiin ja vapaa-aikaan. Suosituimmat syyt käyttää internetiä ovat pankkipalvelut, sähköposti, tiedon etsiminen vapaa-ajanviettotavoista, matkojen varaaminen ja tiedon etsiminen TV-ohjelmista.

Mitä enemmän yksilöllä on iäkkyyden mukanaan tuomia psyykkisiä ongelmia, sitä enemmän liikennejärjestelmässä selviytymiseen ja toimimiseen kaivataan henkilökohtaista neuvontaa ja tukea (Lehmuskoski ym. 2002). Tämä tulee ottaa huomioon myös ikääntyneille kohdistetussa viestinnässä, jossa

tulee panostaa selkeyteen, esteettömyyteen ja yksinkertaisuuteen. (Liikenneturva 2006.)

7.5 Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Riippumattomien osuus väestöstä ja myös absoluuttinen määrä tulevat voimakkaasti kasvamaan väestön ikäranteen muutoksen vuoksi ainakin vuoteen 2030 saakka. Kolmannes suomalaisista kuuluu tulevaisuudessa riippumattomien ryhmään; tosin osuuteen voivat vaikuttaa mm. muutokset eläkeiässä, terveystilanne ja työllisyystilanne. Merkittävin muutos on todennäköisesti esteettömien liikkumispalveluiden kysynnän kasvu liikkumis- ja toimimisrajoitteisten liikkujien määrän kasvun myötä.

7.6 Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

Riippumattomien liikkumistarpeet liittyvät päivittäistavara-asiointiin ja vapaa-ajan liikkumistarpeisiin. Riippumattomien liikkumistarpeet eivät ole aikataulusidonnaisia, vaan ryhmä voi pääasiassa valita liikkumisen ajankohdat vapaasti. Matkoja tehdäänkin paljon päiväliikenteessä työmatkaliikenteen ruuhkahuippujen välissä.

Riippumattomien ryhmässä autottomien osuus on suuri ja ryhmä asuu muita ryhmiä useammin kerrostalo- ja keskusta-alueilla. Tämä aiheuttaa liikennejärjestelmään erilaisia vaatimuksia: keskusta- ja kerrostaloalueilla eri liikennemuotojen tarjonta ja palvelutasotekijät ovat yleensä korkealla tasolla ja keskusta-alueilla on mahdollista panostaa esteettömyysasioihin. Toisaalta keskusta-alueilla liikennetiheys ja liikenteen rytmi erityisesti henkilöautoliikenteessä saattavat aiheuttaa turvallisuusongelmia.

Riippumattomien ryhmässä on runsaasti jo eläkkeelle siirtyneitä henkilöitä. Ikääntymisen myötä liikennejärjestelmään kohdistuu fyysisen toimintakyvyn muutosten vuoksi suuria turvallisuus- ja esteettömyysvaatimuksia. Päivittäistavara-asiointiin liittyy usein myös tavaroiden kuljettamista. Nämä tekijät heijastuvat erityisesti kevytliikenteen ja joukkoliikenteen infrastruktuuriin ja palveluihin. Ikääntyneiden valmiudet omaksua ja käyttää uutta tekniikkaa ovat heikommalla kuin nuoremmilla, mikä aiheuttaa haasteita erityisesti joukkoliikennejärjestelmän lipputuotteiden ja informaation kehittämiselle.

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen (2006) pohjalta voidaan nostaa lisäksi esille seuraavia ryhmän tarpeita ja odotuksia heijastavia tuloksia:

- Liikkuvat keskimääräistä harvemmin pääteillä ja päällystetyillä teillä.
- Liikkuvat keskimääräistä harvemmin jalankulku- ja pyöräteillä.
- Ovat keskimääräistä tyytyväisempiä päällysteiden kuntoon sekä pääteillä että muilla teillä.
- Ovat ikäluokassa yli 65 vuotta keskimääräistä tyytyväisempiä maanteiden kuntoon ja tilaan, mutta keskimääräistä tyytymättömiä sorateiden kuntoon kesällä.
- Kokevat liikkumisen auton kuljettajana pääteillä, muilla teillä ja taajamissa turvattommaksi kuin muut ryhmät, erityisesti yli 65-vuotiaiden keskuudessa

- Kokevat liikkumisen jalankulku- ja pyöriteillä kesäaikana keskimääräistä turvattommaksi.

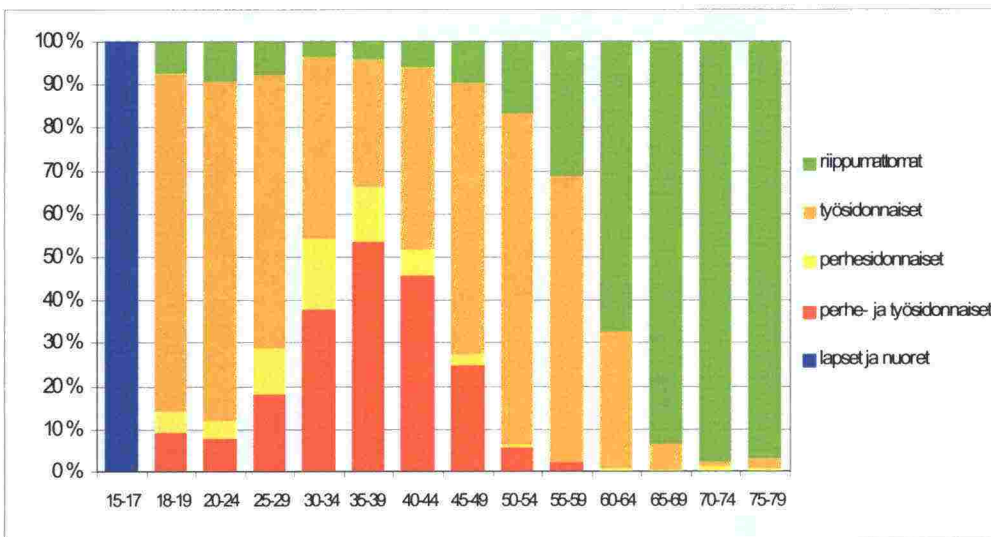
8 KÄYTTÄJÄRYHMIEN VERTAILUA

Käyttäjryhmien liikkuminen ja siten myös liikkumistarpeet ovat hyvin erilaisia. Erot selviävät parhaiten tarkasteltaessa ryhmien keskeisiä liikkumisen tunnuslukuja ja sosioekonomisia taustatekijöitä rinnakkain. Kun näiden tunnuslukujen rinnalle tuodaan henkilöiden elämänvaiheisiin ja ajankäyttöön liittyvä tulkinta voidaan muodostaa käsitys eri ryhmien liikkumistarpeista ja niiden syistä.

8.1 Taustatietoja

Pääryhmittely perustuu erilaisiin elämäntilanteisiin, jotka vaihtelevat yksilöiden eri elämänvaiheissa. Käytännössä yksilöt siis siirtyvät elämänvaiheensa perusteella pääryhmästä toiseen muutaman kerran elämänsä aikana. Tietty elämänvaiheet liittyvät läheisemmin tiettyyn ikään, joten eri ikäryhmien osuudet eri pääryhmissä ovat hyvin erilaisia.

Pääryhmien liikkumistarpeissa havaittavat erot liittyvätkin jonkin verran myös ikävaiheisiin. Lähes puolet 30–44-vuotiaista on perhe- ja työsidonnaisia. Lapsisidonnaisia on puolestaan eniten 25–39-vuotiaiden ryhmässä. Riippumattomia on kaikissa yli 17-vuotiaiden ryhmässä muutamia prosentteja, mutta yli 60-vuotiaiden ryhmässä osuus on hallitseva. Työsidonnaisia on paljon 18–29-vuotiaiden ryhmässä, jolloin kyseessä ovat lapsettomat yksinasuvat tai pariskunnat.

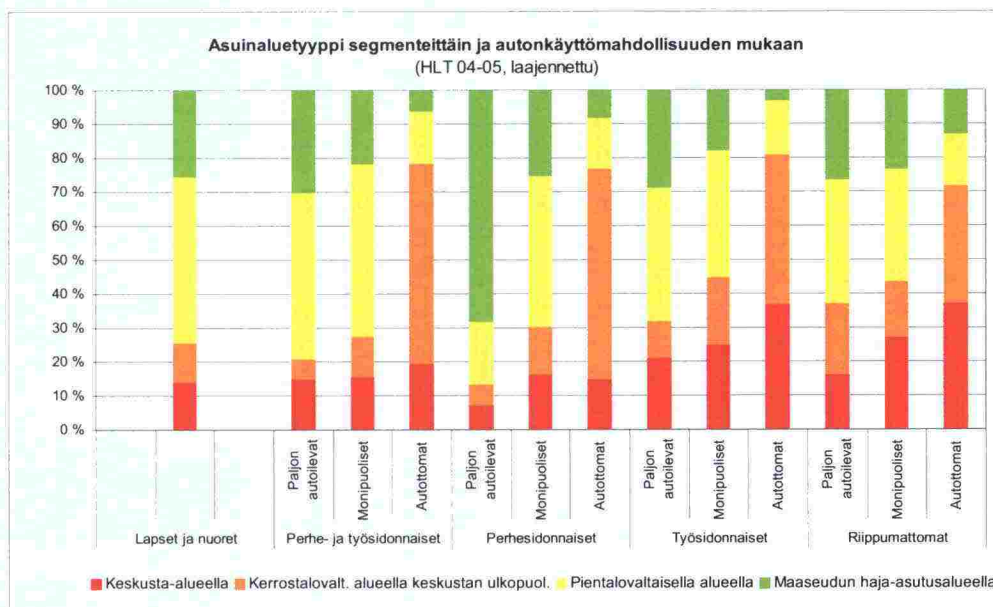


Kuva 30 Pääryhmien osuus eri ikävaiheissa.

"...Liikkumisen tarpeeni tulevat muuttumaan lasten kasvamisen myötä. Pian heitä ei tarvitse kuskata hoitoon, kouluun tai harrastuksiin vaan kaikki liikkumiseni muuttuu vain omista intresseistäni pohjautuvaksi liikkumiseksi..." (Tienkäyttäjän polut -aineisto, Mari, työ- ja perhesidonnainen.)

Yhdyskuntarakenne vaikuttaa käyttäjäryhmien valintoihin. Koko Suomen tasolla käyttäjäryhmiä esiintyy suhteellisen tasaisesti eri puolilla maata. Eroja esiintyy sen sijaan eri käyttäjäryhmien osuudessa erilaisen yhdyskuntarakenteen alueilla. Lapset ja nuoret, perhesidonnaiset ja perhe- ja työsidonnaiset asuvat muita useammin kaupunkien ulkopuolella pientalovaltaisilla alueilla. Vastaavasti työsidonnaiset ja riippumattomat asuvat selvästi muita ryhmiä yleisemmin keskusta-alueilla ja kerrostalovaltaisissa ympäristöissä.

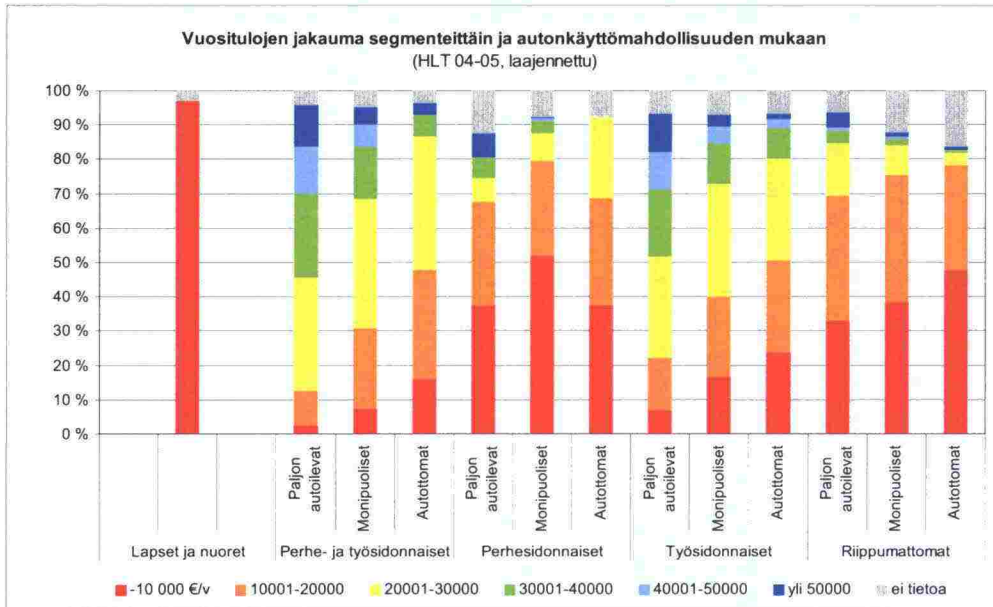
Auton käyttömahdollisuuden ja aluetyypin välillä on kaikkien pääryhmien kohdalla vahva korrelaatio. Liikennejärjestelmä on yhdyskuntarakenteen ja liikenneympäristön muodostama toiminnallinen kokonaisuus, tulosten perusteella erilaisissa ympäristöissä painottuvat eri käyttäjäryhmät, mikä johtaa myös erilaisiin painotuksiin liikennejärjestelmän kehittämistarpeissa.



Kuva 31 Asuinalueityyppi pääryhmien ja auton käyttömahdollisuuden mukaan.

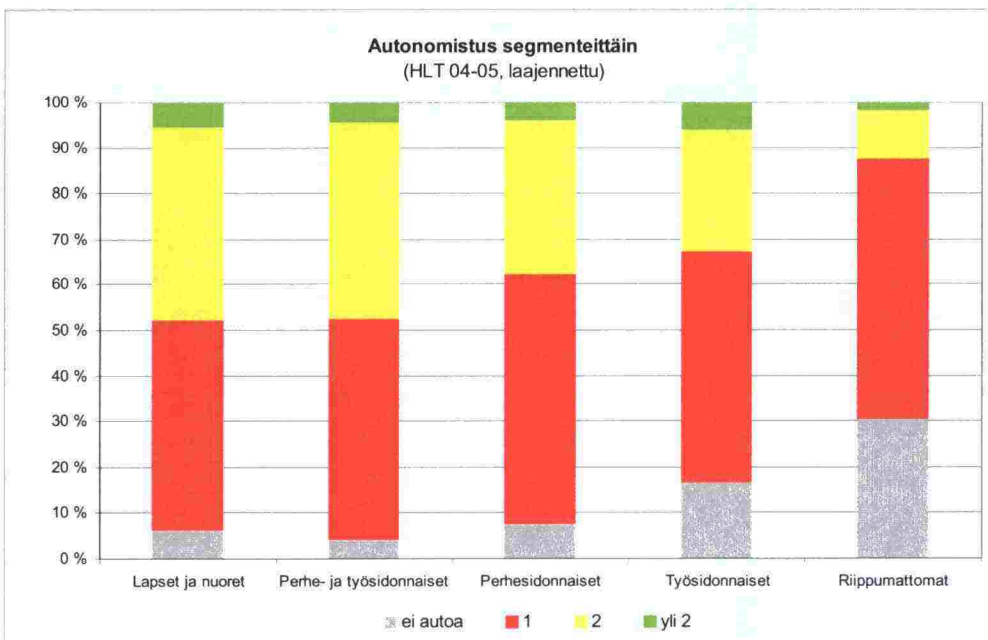
"...Hyvin todennäköisesti emme asu enää muutaman vuoden kuluttua Joensuussa, emme ainakaan nykyisessä ympäristössä. Uutta asuinpaikkaa valitessamme kiinnitämme ensisijaisesti huomiota alueen turvallisuuteen etenkin lasten liikkumisen kannalta katsoen. Itse asuisin kaikesta mieluiten keskellä kaupunkia ja aivan palveluiden vieressä, mutta lapsiperheelle se ei välttämättä ole paras vaihtoehto, joten olen joutunut muuttamaan asiassa kantaani.... hieman kauempana on rauhallisempaa, jolloin lasten takia riskit liikkumiseen liittyen pienenevät huomattavasti..." (Tienkäyttäjän polut -aineisto, Mari, työ- ja perhesidonnainen)

Vuositulot pääryhmissä ovat hyvin erilaisia, mikä on luonnollista, koska työssäkäynti on yksi ryhmittelyssä käytetty luokittelumuuttuja. Pienituloisten osuus on luonnollisesti suurin lasten ja nuorten, perhesidonnaisten ja riippumattomien pääryhmissä. Aktiivi-ikäisten pääryhmien sisällä tuloerot korreloivat autonkäyttömahdollisuuden kanssa, eli tulojen lisääntyminen lisää voimakkaasti auton käyttöä. Poikkeuksen muodostaa perhesidonnaiset -ryhmä, jossa pienituloisten määrä on suuri kaikissa alaryhmissä.



Kuva 32 Vuositulot pääryhmien ja auton käyttömahdollisuuden mukaan.

Autonomistus korreloi selvästi varallisuuden kanssa, mutta myös yhdyskuntarakenteen kanssa. Autottomien talouksien osuus on suurin riippumattomien ja työssäkävien ryhmissä, jotka asuvat muita ryhmiä yleisemmin kaupungeissa tai kerrostalovaltaisilla alueilla, eli keskimääräistä paremman joukko- ja kevytliikenteen palvelutason sekä palvelujen hyvän saavutettavuuden piirissä. Autonomistus liittyy selvästi lasten ja perheen ylläpitoon ja huoltoon, nämä ryhmät myös asuvat muita useammin liikenneympäristöissä, joissa on vaikea järjestää tehokasta joukkoliikennettä.



Kuva 33 Kotitalouden autonomistus pääryhmien mukaan.

"...Viikonloppuisin liikkuminen epäsäännöllistä. Harvoin poistun keskustan alueelta ja harvoin käytän julkisia kulkuneuvoja. Luisteluharrastus on ainoa poikkeus. Omiin tarpeisiini pääkaupunkiseudun julkinen liikenne toimii hyvin enkä kaipaa esimerkiksi omaa autoa. Tällä hetkellä siitä olisi keskustassa asuvalle ainoastaan haittaa..." (Tienkäyttäjän polut -aineisto, Annika, työsidonnainen)

"...Asun nyt erinomaisten julkisten liikenneyhteyksien varrella ja autoa tarvitsemme lähinnä lastemme harrastusten kuljetuksiin. Kun lapsemme lähtevät omille teilleen, on hyvin mahdollista, että luovumme autosta ja jättäydymme julkisten tai vuokra-autojen varaan, kustannussyistä..." (Tienkäyttäjän polut -aineisto, Tero, perhe- ja työsidonnainen)

8.2 Matkatietoja

Matkalukujen avulla voidaan kuvata välillisesti käyttäjien tarpeita ja niiden keskinäistä suhdetta. Matkasuorite syntyy yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tuottamasta "palvelukokonaisuudesta" ja sen voidaankin ajatella heijastavan liikennejärjestelmäkokonaisuuden palvelutasoa. Suoritteen avulla voidaan kohdentaa väylänpitäjän toimenpiteet tehokkaasti ja arvioida väylänpitäjän toimenpiteiden vaikuttavuutta eri käyttäjiin tai käyttäjäryhmiin.

Matkat tarkoituksen mukaan (lkm)	Käyttäjät					Yhteensä	
	Lapset ja nuoret	Perhe- ja työsidonnaiset	Perhesidonnaiset	Työsidonnaiset	Riippumattomat		
Työmatka	19 232	777 175	16 730	1 649 419	45 340	2 507 896	23 %
Työasiamatka	1 271	185 180	2 510	351 779	11 374	552 114	5 %
Koulu- tai opiskelumatka	765 847	37 435	7 357	197 160	29 150	1 036 948	10 %
Ostos- tai asiointimatka	199 218	670 048	253 718	1 046 464	1 186 250	3 355 698	31 %
Vapaa-ajanmatka	702 683	418 671	137 109	1 153 151	930 978	3 342 592	31 %
Muu	322	747	767	2 613	1 576	6 025	0 %
	1 688 573	2 089 256	418 191	4 400 585	2 204 668	10 801 273	
	16 %	19 %	4 %	41 %	20 %		

Kuva 34 Käyttäjäryhmien matkat arkipäivän liikenteessä matkan tarkoituksen mukaan.

Suorite tarkoituksen mukaan (lkm)	Käyttäjärühmiä					Yhteensä	
	Lapset ja nuoret	Perhe- ja työsidonnaiset	Perhesidonnaiset	Työsidonnaiset	Riippumattomat		
Työmatka	244 226	11 884 849	246 362	20 594 204	597 955	33 567 597	21 %
Työasiamatka	5 844	7 406 687	213 072	15 108 530	1 614 351	24 350 484	15 %
Koulu- tai opiskelumatka	3 819 458	633 157	65 024	2 367 431	550 217	7 435 287	5 %
Ostos- tai asiointimatka	1 227 148	4 966 729	1 743 273	7 872 836	8 932 189	24 744 175	15 %
Vapaa-ajanmatka	8 631 141	9 063 128	2 334 813	30 160 185	19 691 906	69 881 173	44 %
Muu	0	1 819	1 426	205 508	7 718	216 471	0 %
	13 927 817	33 960 368	4 603 970	76 308 695	31 394 337	160 195 187	
	9 %	21 %	3 %	48 %	20 %		

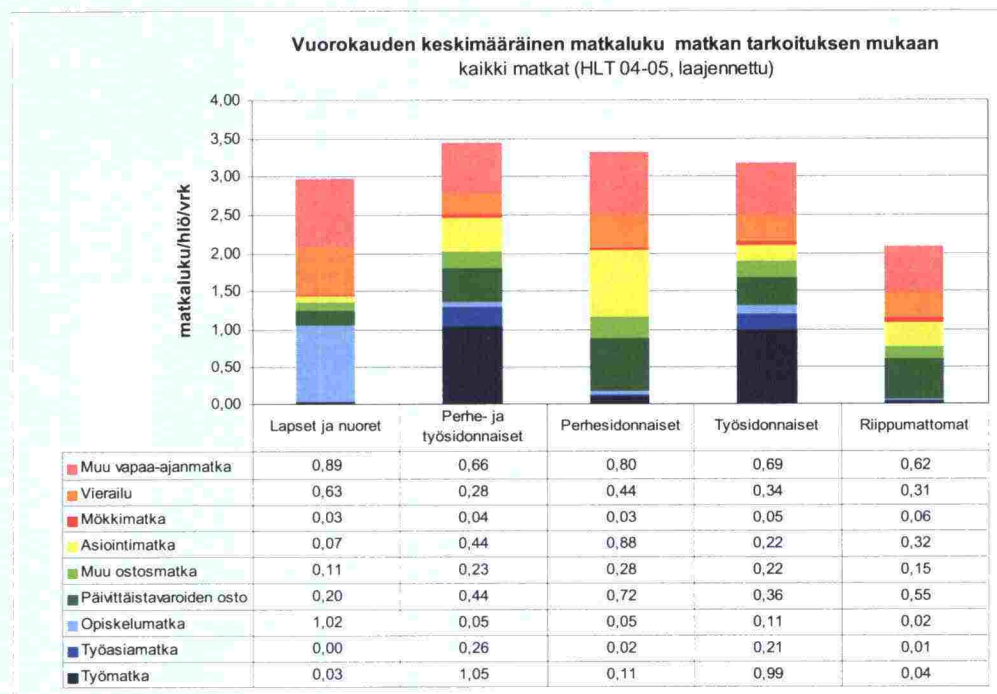
Kuva 35 Käyttäjärühmien matkasuorite arkipäivän liikenteessä matkan tarkoituksen mukaan.

Pääryhmien matkaluvuissa on suuria eroja matkan tarkoituksen mukaan tarkasteltuna. Työhön liittyvät matkat ovat luonnollisesti merkittävässä roolissa perhe- ja työsidonnaisilla sekä työsidonnaisilla. Suurimmat erot ovat asiointimatkoissa ja päivittäistavaroiden ostoon liittyvissä matkan tarkoituksissa.

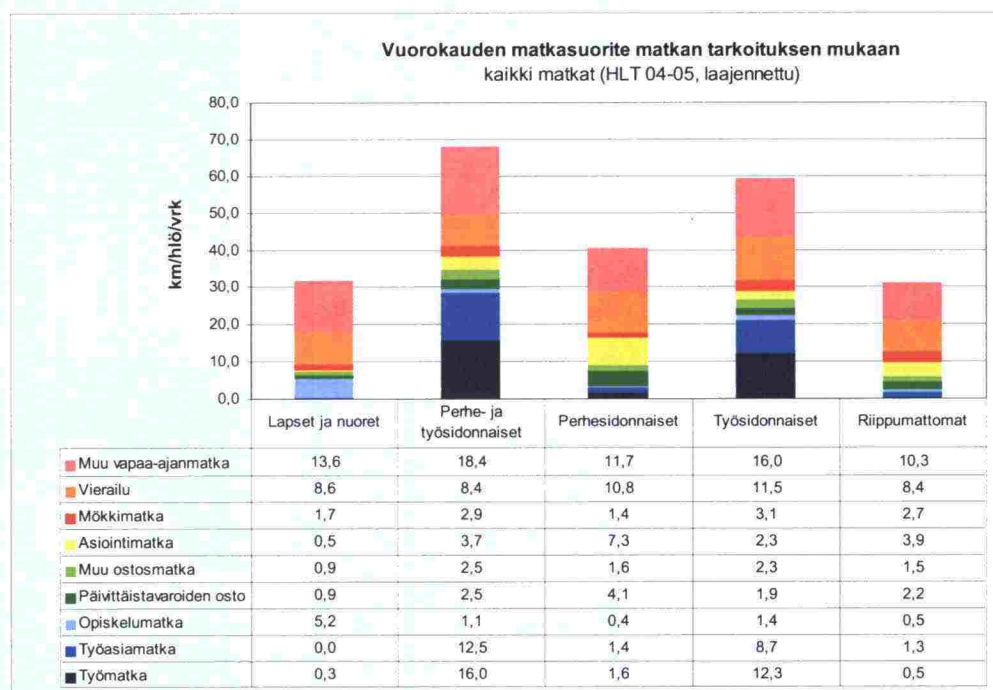
Vapaa-ajanmatkojen matkaluvun osalta pääryhmien matkaluvuissa ei ole kertaluokkatason eroja, mikä tarkoittaa siis, että tulevaisuudessa vapaa-ajan matkojen kokonaismäärä ei riipu pääryhmien keskinäisistä osuuksista. Matkaryhmätasolla perhesidonnaiset ja riippumattomat -ryhmien osuuden kasvaminen tulevaisuudessa lisää lähinnä päivittäistavaroiden ostosmatkoja ja asiointimatkoja.

Matkasuoritteiden perusteella voidaan arvioida eri kulkutapoihin kohdistuvien toimenpiteiden vaikutusten jakautumista eri käyttäjärühmille. Vuorokauden matkasuoritteen suhteen pääryhmien kesken on selviä eroja. Suurin kokonaissuorite on työssäkäyvillä ryhmillä: perhe- ja työsidonnaisilla sekä työsidonnaisilla.

Matkaryhmien suoritteen perusteella näyttäisi siltä, että riippumattomat ja perhesidonnaiset ryhmien osuuden kasvaminen tulevaisuudessa ei kuitenkaan johda vapaa-ajan matkojen suoritteen voimakkaaseen kasvuun, vaikka vapaa-ajan matkojen määrä kasvaakin.

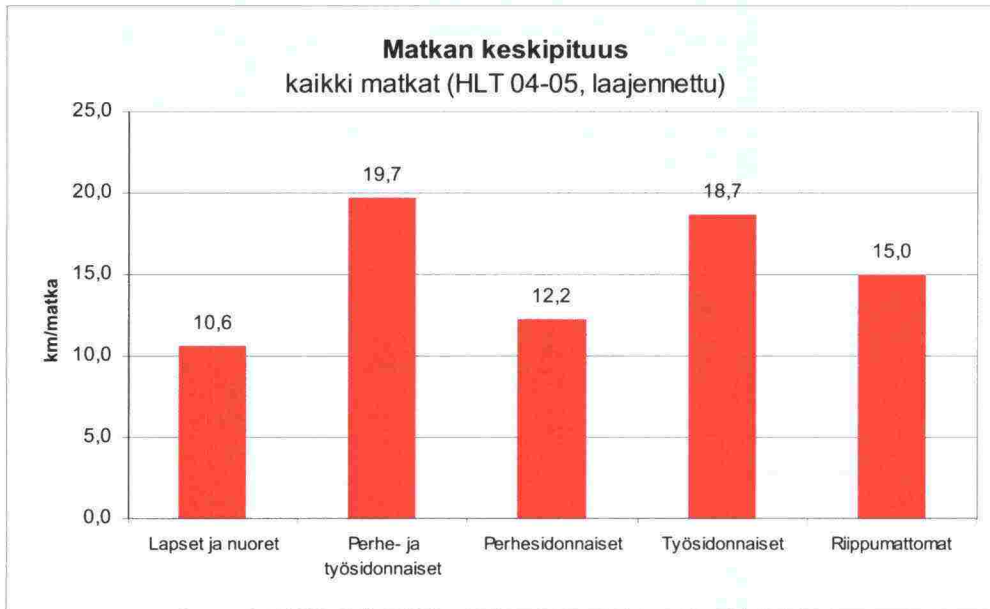


Kuva 36 Vuorokauden keskimääräiset matkaluvut ja matkantarkoituskajaumat pääryhmittäin.

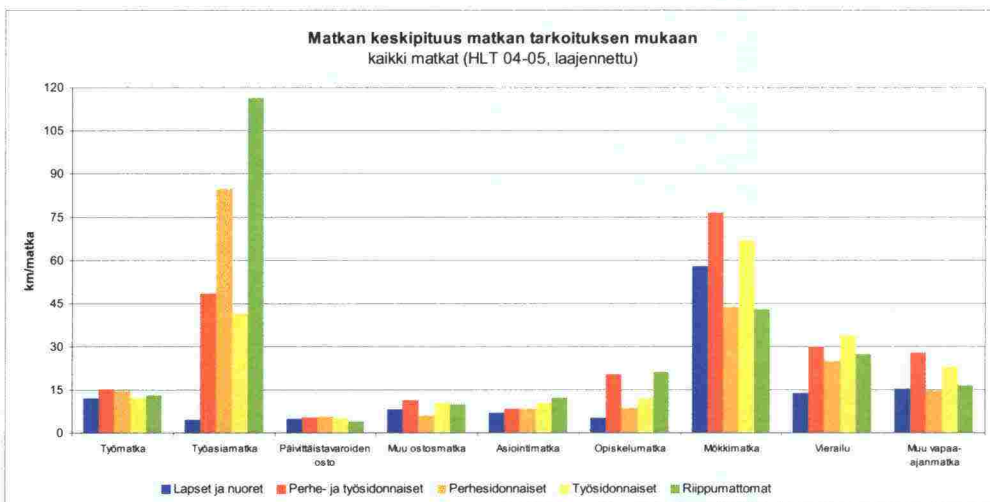


Kuva 37 Vuorokauden keskimääräiset matkaluvut ja matkantarkoituskajaumat pääryhmittäin.

Matkojen keskipituudet pääryhmittäin poikkeavat selvästi, keskipituus on suurin (noin 20 km/matka) työssäkäyvillä ryhmillä perhe- ja työsidoonaiset ja työsidoonaiset, kun se muilla ryhmillä on 10–15 km/matka. Tärkeimmät selittävät tekijät ovat työssäkäynti ja ryhmien muita ryhmiä pitemmät vapaa-ajan matkat, erityisesti mökkimatkoissa erot ovat huomattavia.



Kuva 38 Matkojen keskipituus segmenteittäin.



Kuva 39 Keskipituuudet pääryhmittäin matkan tarkoituksen mukaan jaoteltuna.

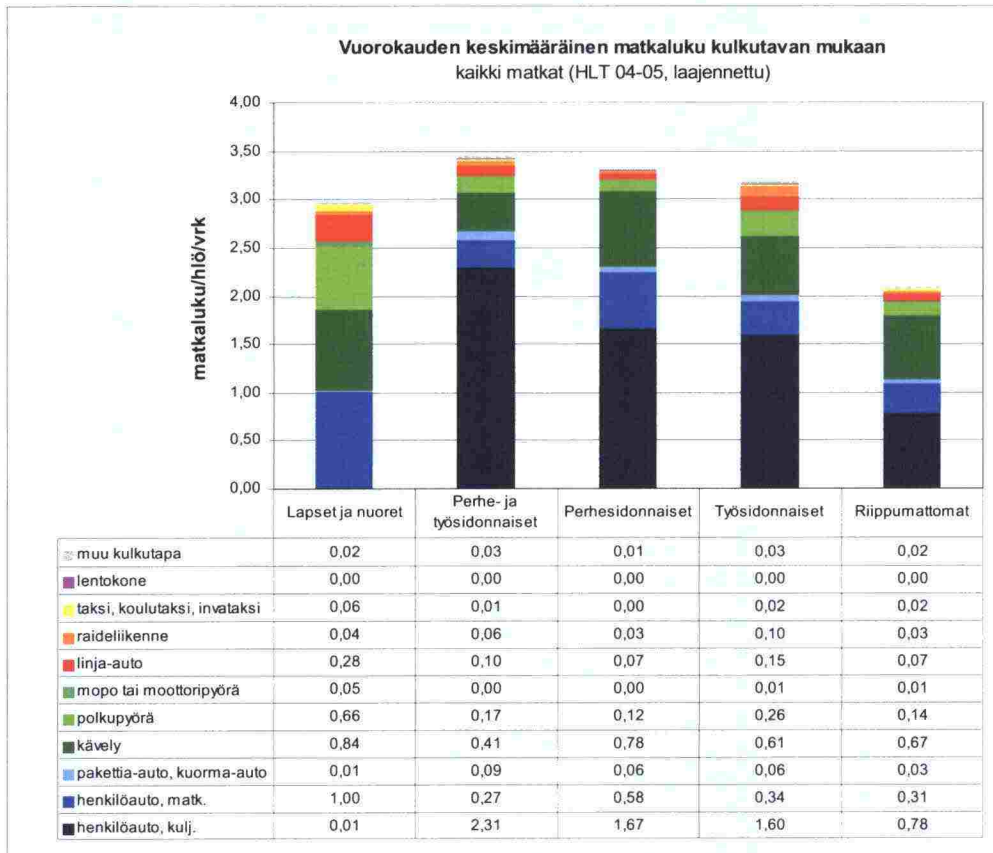
Kulutusvoittain tarkasteltuna henkilöauton käyttö on yleisintä perhe- ja työsidonnaisien ryhmässä. Perhesidonnaisien ja työsidonnaisien ha-kuljettajana tehtyjen matkaluku on jonkin verran pienempi. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn matkaluvut ovat suurimmat lapset ja nuoret -ryhmässä. Erityisesti pyöräilyn matkaluku on nuorilla kertaluokkaa suurempi kuin muilla ryhmillä. Jalankulun osuus on sekä absoluuttisesti että suhteellisesti merkittävä riippumattomat -ryhmässä.

Matkat kulkutavoittain (lkm)							
	Lapset ja nuoret	Perhe- ja työsidonnaiset	Perhesidonnaiset	Työsidonnaiset	Riippumattomat		
Henkilö- tai pakettiauto	522 236	1 621 901	285 771	2 744 992	1 159 317	6 334 217	59 %
Linja-auto tai juna	211 081	103 066	13 521	383 313	129 078	840 060	8 %
Kävely tai pyöräily	866 434	342 197	117 022	1 199 629	862 851	3 388 132	31 %
Muu kulkutapa	88 822	22 092	1 877	72 652	53 062	238 504	2 %
	1 688 573	2 089 256	418 191	4 400 585	2 204 308	10 800 913	
	16 %	19 %	4 %	41 %	20 %		

Kuva 40 Käyttäjäryhmien matkat (lkm) kulkutavoittain (keskimääräinen arkipäivä).

Suorite kulkutavoittain (km)							
	Lapset ja nuoret	Perhe- ja työsidonnaiset	Perhesidonnaiset	Työsidonnaiset	Riippumattomat		
Henkilö- tai pakettiauto	8 316 141	26 894 132	3 749 591	52 630 331	20 855 317	112 445 510	
Linja-auto tai juna	3 219 270	2 851 756	652 922	8 531 862	3 751 989	19 007 799	
Kävely tai pyöräily	1 126 678	834 559	159 482	2 599 270	1 486 649	6 206 639	
Muu kulkutapa	1 265 727	3 379 922	42 376	12 547 233	5 277 358	22 512 616	
	13 927 817	33 960 368	4 604 371	76 308 695	31 371 312	160 172 564	
	9 %	21 %	3 %	48 %	20 %		

Kuva 41 Käyttäjäryhmien matkasuorite (km) kulkutavoittain (keskimääräinen arkipäivä).

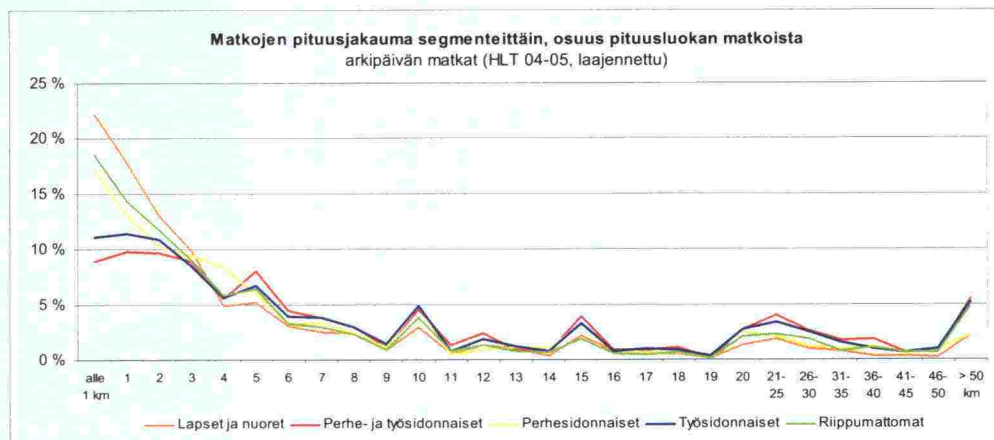


Kuva 42 Vuorokauden keskimääräinen matkaluku kulkutavan mukaan.

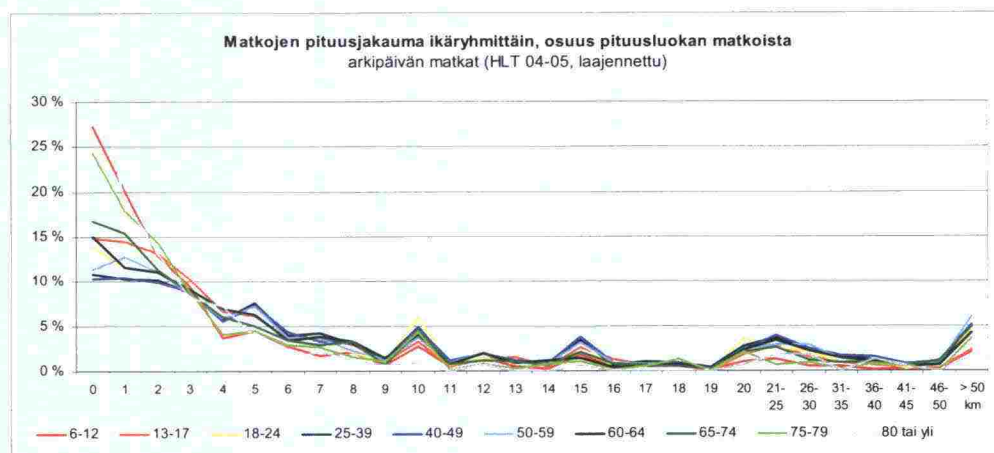
8.3 Matkojen ominaisuuksia

Pääryhmien matkustuskäyttäytymistä voidaan vertailla myös matkojen pituusjakaumien ja matkojen suoritusajankohtien perusteella. Näistä erityisesti matkojen ajankohdat heijastavat käyttäjän tarpeita. Matkojen pituusjakauksia voidaan käyttää yleisessä keskustelussa usein käytetyn lähiliikkumistarpeiden tunnistamiseen.

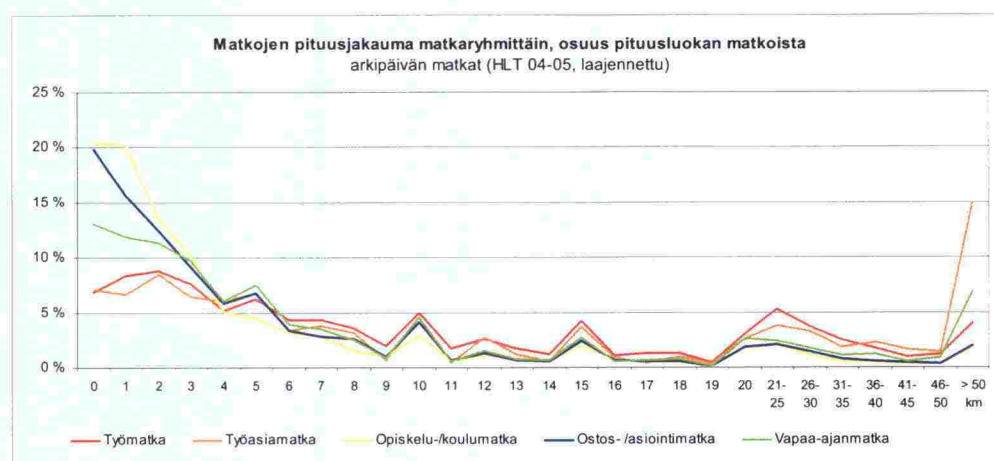
Tulokset osoittavat, että kävelymatkan rajana yleisesti pidetty kolmen kilometrin etäisyys on varsin hyvä raja-arvo. Pääryhmät poikkeavat toistaan pelkästään lyhyiden, alle kolmen kilometrin matkojen määrän suhteen. Lähiliikkumisen osuus on suuri lapset ja nuoret, perhesidonnaiset ja riippumattomat -ryhmissä. Iän mukainen tarkastelu osoittaa, että lähiliikkujia ovat erityisesti nuoret ja iäkkäät. Matkaryhmittäinen tarkastelu osoittaa, että lähiliikkumisen osuus on suuri opiskelu- ja koulumatkoilla, ostos- ja asiointimatkoilla sekä myös vapaa-ajan matkoilla.



Kuva 43 Matkojen pituusjakaumat pääryhmien mukaan.



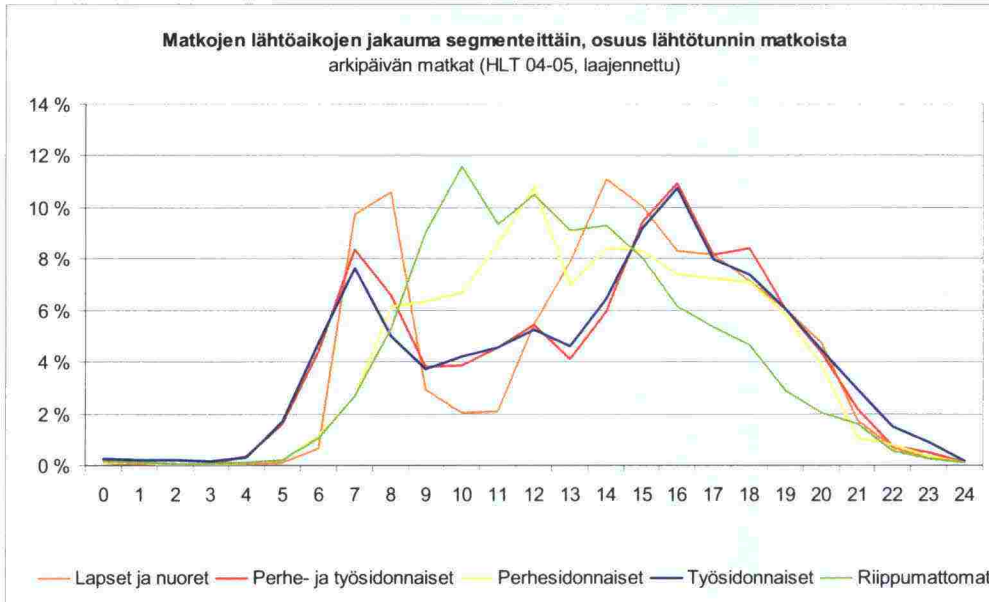
Kuva 44 Matkojen pituusjakaumat ikäryhmien mukaan.



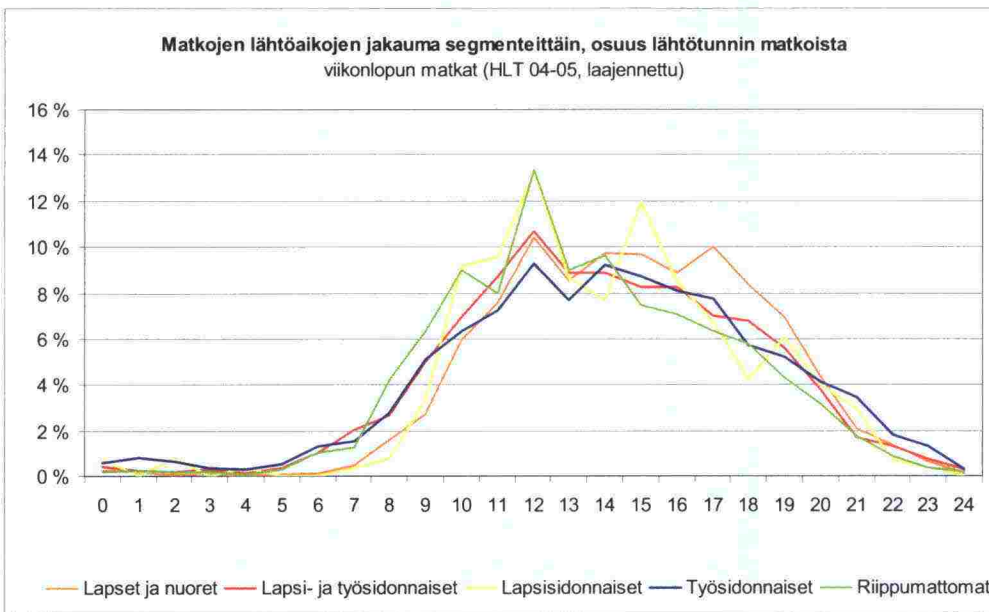
Kuva 45 Matkojen pituusjakaumat matkan tarkoituksen mukaan.

Pääryhmien tarpeet matkustamisen ajankohtien suhteen vaihtelevat arkipäivän liikenteessä, mutta ovat viikonloppuliikenteessä lähes identtisiä. Arkipäivinä työssäkäynnin ja muiden toimintojen suhde rytmittää liikkumista ja liik-

kumistarpeita. Viikonloppuna vastaavaa vahvaa rytmittäjää ei ole, joten kaikki pääryhmät liikkuvat likipitään samalla tavalla.



Kuva 46 Matkojen ajankohdat pääryhmittäin arkipäivinä.



Kuva 47 Matkojen ajankohdat pääryhmittäin viikonloppuna.

Riippumattomat ja perhesidoonaiset -ryhmien arkipäivän matkan ajankohtien profiili osoittaa, että nämä ryhmät liikkuvat kohtuullisen paljon myös iltahuipputuntien aikana, vaikka heillä olisi muita ryhmiä paremmat mahdollisuudet muuttaa käyttäytymistään vastaamaan liikennejärjestelmän vapaan kapasiteetin tarjontaa.

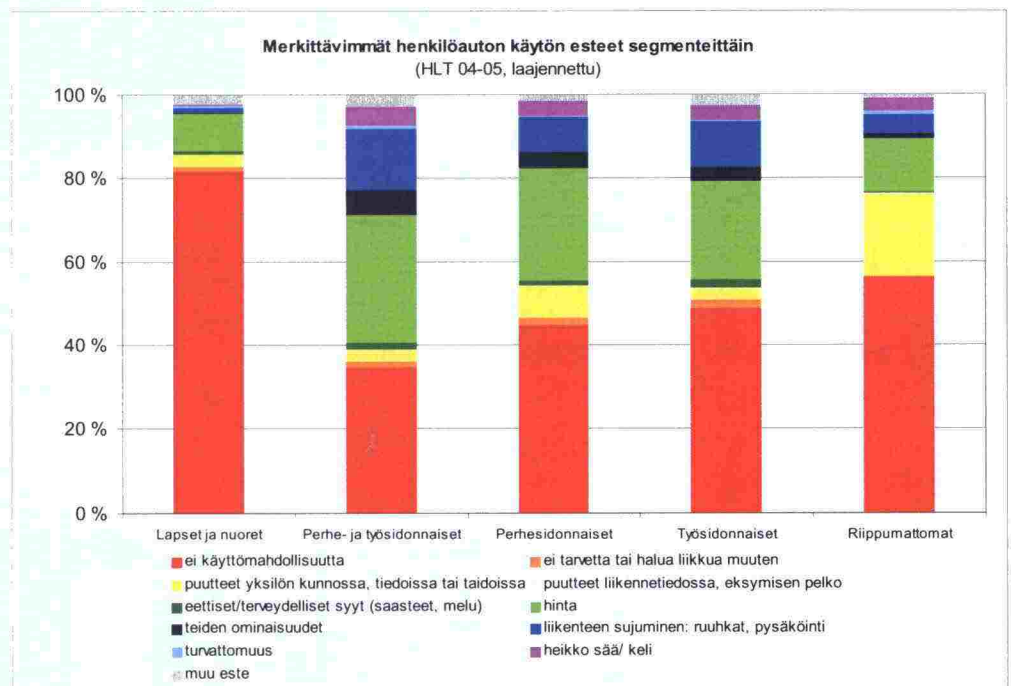
Liikkumisajankohtien eroja voidaan hyödyntää esimerkiksi käyttäjäryhmille räätälöidyn tiedottamisen suunnittelussa ja liikenneturvallisuuden riskiryhmi-

en tarpeiden huomioonottamisessa, kun tiedetään milloin ja minkälaisia matkoja riskiryhmiin kuuluvat ihmiset tekevät.

8.4 Kulutusapojen käytön esteitä

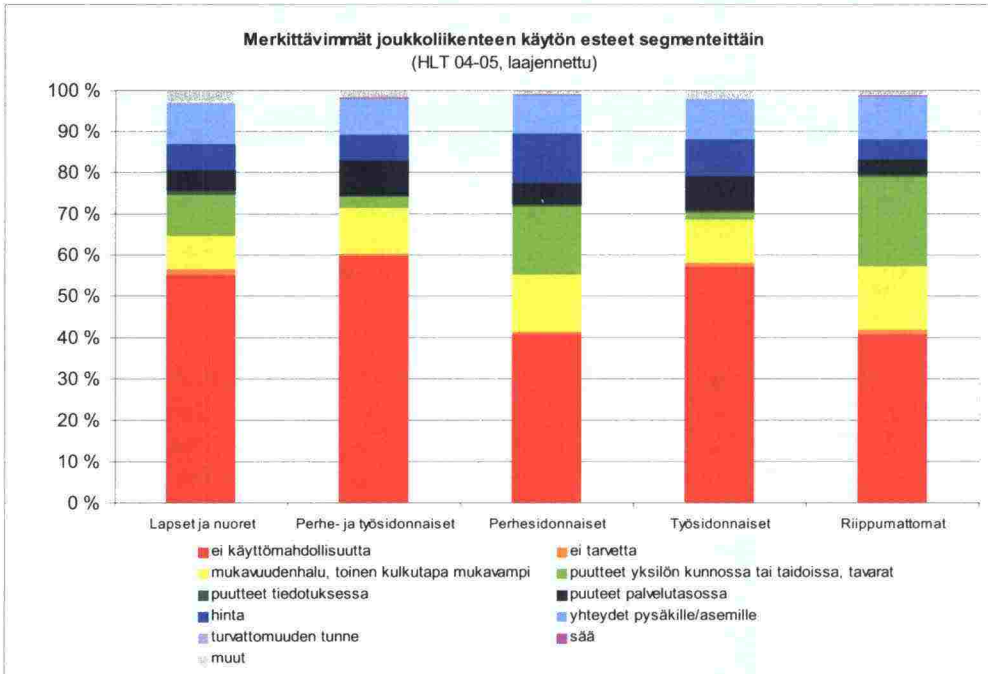
Kulutusapojen käytön esteet eivät suoraan heijasta käyttäjien tarpeita, vaan pikemminkin liikennejärjestelmään kohdistuvia laadullisia odotuksia tai niiden puutteellista täyttymistä. Pääryhmien vastausten erot heijastelevat osin myös asenteissa olevia eroja.

Merkittävin **henkilöauton käytön este** (käyttömahdollisuuden puuttumisen jälkeen) on riippumattomia lukuun ottamatta autoilun hinta. Riippumattomat -ryhmässä henkilön fyysisessä kunnossa ja taidoissa olevat puutteet nousevat tärkeimmäksi käytön esteeksi. Aikuisväestöllä tieliikenteen ruuhkautuminen ja pysäköinti koetaan myös ongelmaksi, ja ongelman suuruus korreloi pääryhmän kiireen kanssa.



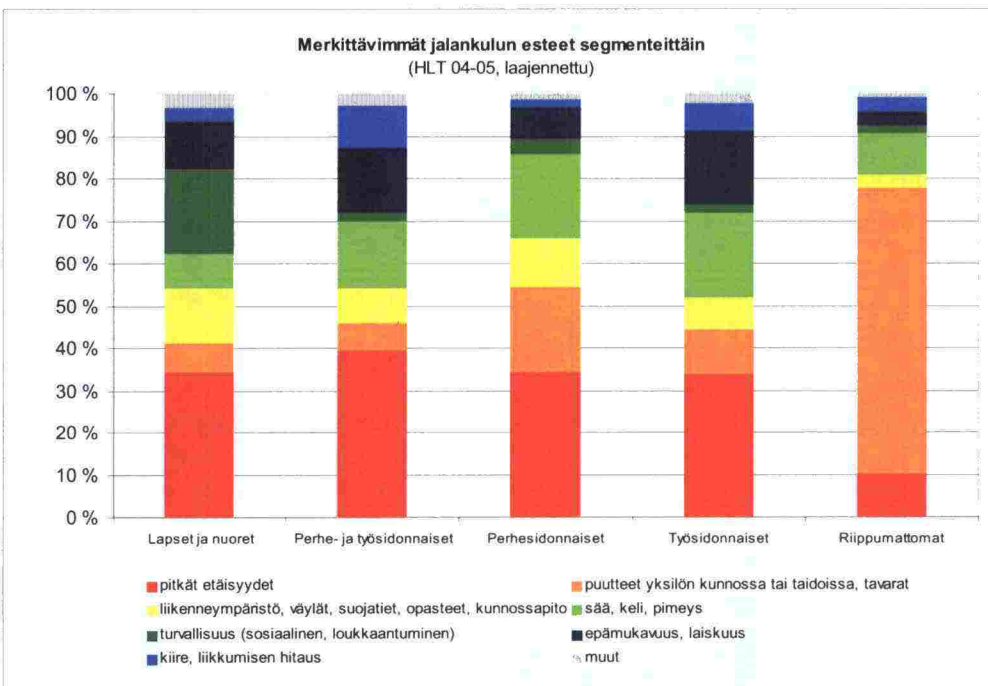
Kuva 48 Henkilöauton käytön esteet pääryhmittäin.

Merkittävin **joukkoliikenteen käyttöä estävä** tekijä on käyttömahdollisuuden puuttuminen, erityisesti lapsilla ja nuorilla, perhe- ja työsidonnaisilla sekä työsidonnaisilla. Näiden käyttäjien vapausasteet liikkumisen ajankohdan ja määränpäiden osalta ovat rajalliset, mikä tarkoittaa, että joukkoliikenteen palvelutaso ei riitä näiden ryhmien tarpeisiin. Perhesidonnaisilla joukkoliikenteen käyttöä estää tavaroiden kuljetus ja riippumattomat -ryhmässä puolestaan käyttäjien kunto ja puutteelliset taidot. Hinnan merkitys käytön esteenä on suuri perhesidonnaisten ryhmässä.



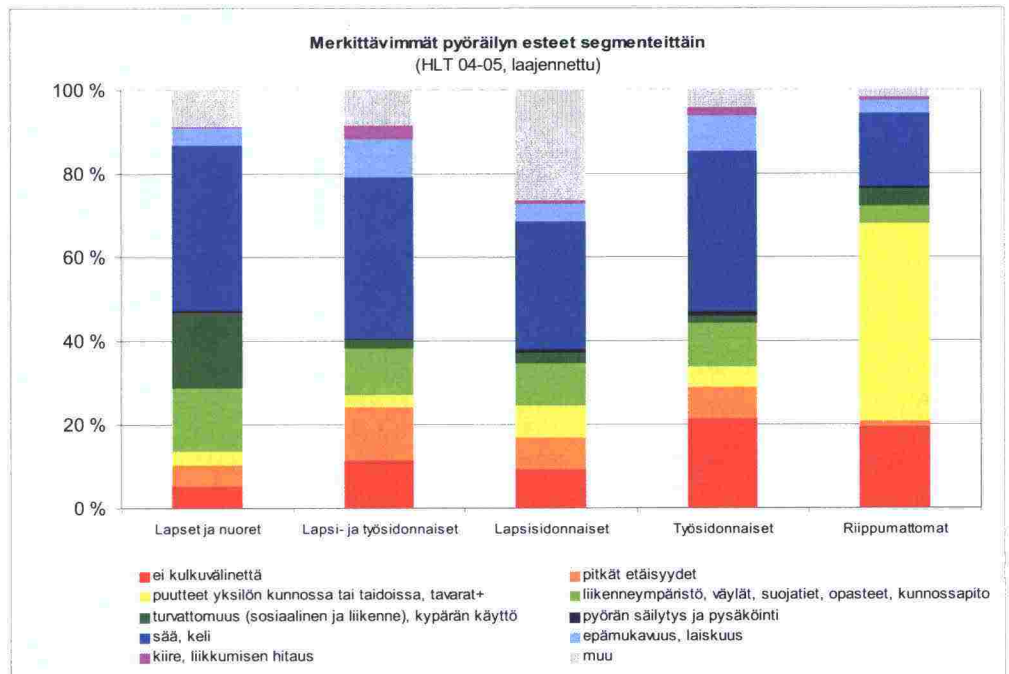
Kuva 49 Joukkoliikenteen käytön esteet pääryhmittäin.

Jalankulun esteeksi koetaan useimmiten pitkät etäisyydet, paitsi riippumattomat -ryhmässä, jossa ongelmat henkilön fyysisessä kunnossa rajoittavat jalankulkua. Ainoastaan lapset ja nuoret -ryhmässä turvallisuuspuutteet on ilmoitettu merkittäväksi jalankulun esteeksi. Perhesidoonaiset -ryhmässä jalankulkua estää muita ryhmiä useammin tavaroiden kuljetus.



Kuva 50 Jalankulun esteet pääryhmittäin.

Pyöräilyn tärkeimmäksi esteeksi ilmoitetaan säätila. Pyörän puuttuminen on muita ryhmiä useammin esteenä riippumattomien ja työsidonnaisten ryhmissä. Riippumattomilla tärkein pyöräilyä estävä tekijä ovat puutteet taidoissa ja kunnossa. Pyörän säilytystä ja pysäköintiä sen sijaan ei pidetä suurena ongelmana missään ryhmässä. Yllättäen työssäkävillä merkittävin pyöräilyn este on pyörän puuttuminen, vaikka tässä ryhmässä autonomistus on vähäistä ja ryhmä asuu muita ryhmiä korostetummin keskusta-alueilla ja keskustojen ulkopuolisilla kerrostaloalueilla, missä kevyen liikenteen olosuhteet ovat yleensä keskimääräistä paremmat.



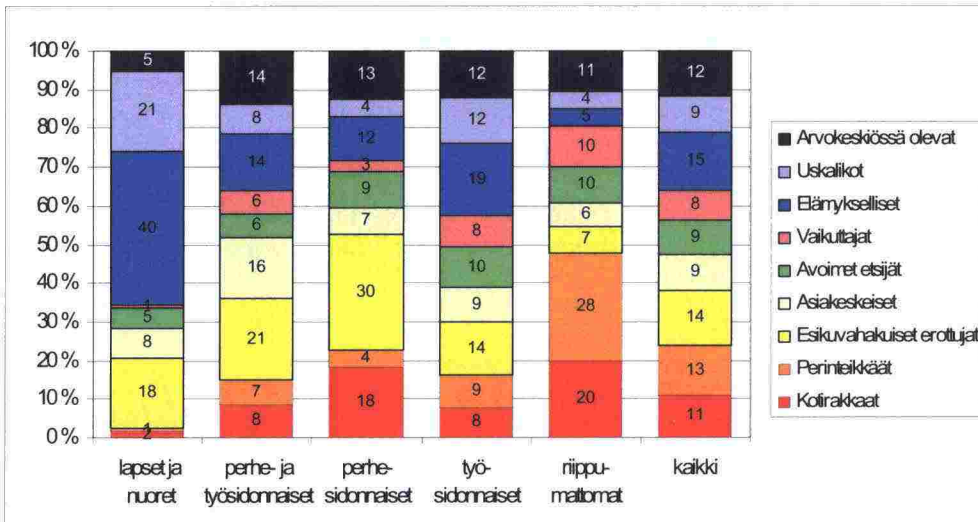
Kuva 51 Pyöräilyn esteet pääryhmittäin.

8.5 Arvot ja asenteet

Valuegraphics -aineistossa suomalaiset on jaettu yhdeksään arvo- ja asenneryhmään. Hans L. Zetterberg on kehittänyt ryhmät markkinatutkimuksen tarpeisiin. Arvomaailma on jaettu kolmeen ulottuvuuteen, jotka ovat:

- traditionalismi – modernismi
- humanismi – materialismi
- idealismi – pragmatismi (Taloustutkimus 2005).

Liitteessä 2 on esitetty eri ryhmien sijoittuminen asennevaruuteen. Keskimäärin 15–74-vuotiaiden suomalaisten keskuudessa ryhmiä esiintyy lähes yhtä paljon, mutta eri asenneryhmät ovat tyypillisiä eri ikä- ja elämänvaiheissa. Kuvassa 24 on esitetty eri asenneryhmien yleisyys tässä työssä muodostetuissa pääryhmissä. Ryhmien välillä on merkittäviä eroja asenneryhmiin kuulumisessa, mutta jokaiseen ryhmään kuuluu edustajia jokaisesta asenneryhmästä. Elämäntilanne antaa viitteitä, mutta ei selitä yksilöiden asenteita.

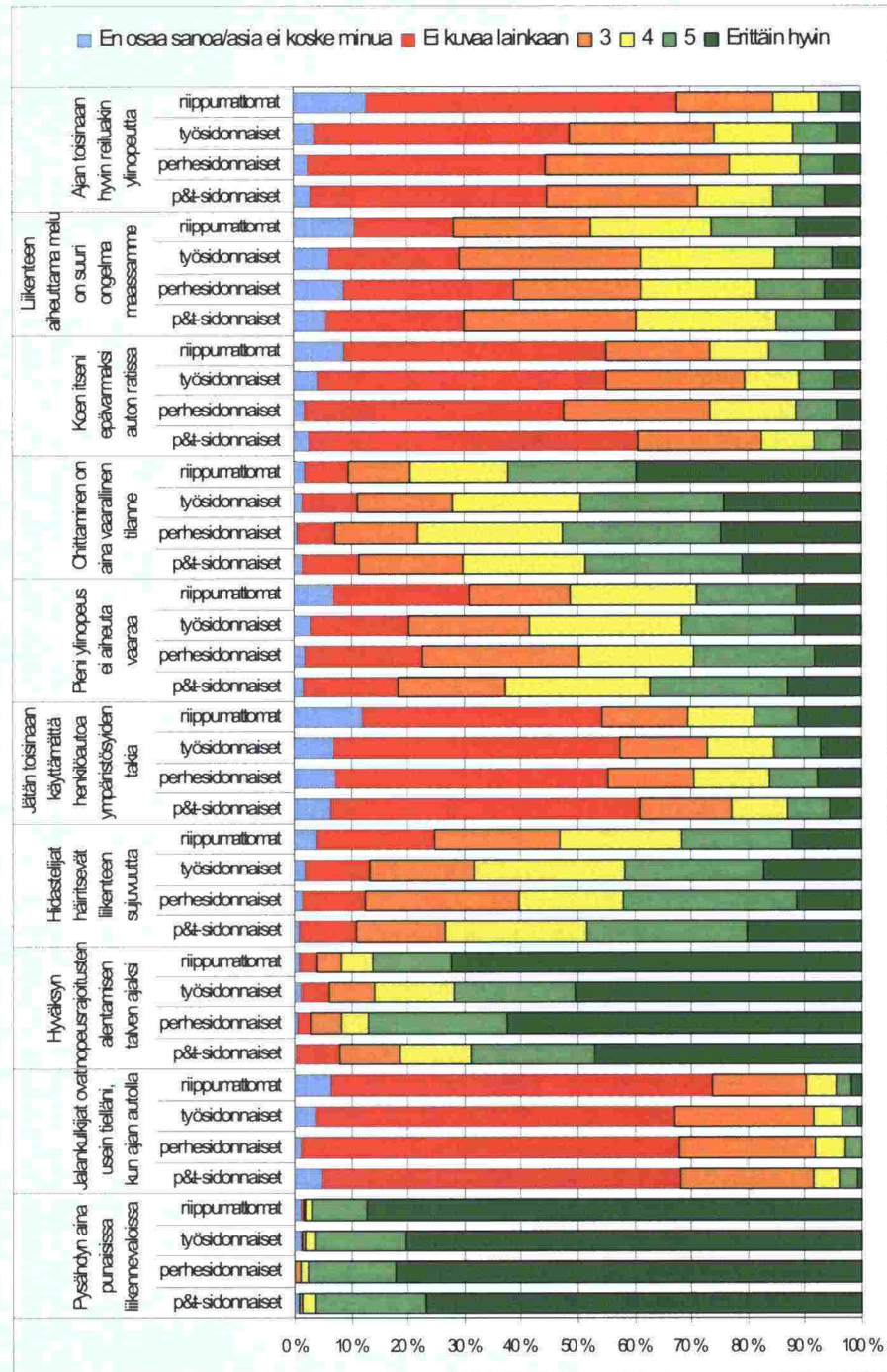


Kuva 52 Valuegraphics asenneryhmien yleisyys eri pääryhmissä. Mukana 15–74-vuotiaat suomalaiset.

Nuorten (15–17-vuotiaiden) ryhmästä suurin osa kuuluu uskalikkojen ja elämyksellisten ryhmiin, joille tärkeää on erottuminen. Näille ryhmille tyypillistä on modernisuus ja arvojoustavuus. Myös työsidonnaisten ryhmässä elämyksellisiä on hieman keskimääräistä enemmän ja perinteikkäistä ja kotirakkaita hieman keskimääräistä vähemmän. Työsidonnaisten ryhmä muistuttaa ryhmistä eniten ”keskimääräistä”.

Perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä merkittävimpiä arvoryhmiä ovat asiakkeskeiset ja esikuvahakuiset erottajat, joita on ryhmässä keskimääräistä enemmän. Molemmat ryhmät ovat nk. arvojoustavia ja niitä yhdistää lisäksi traditionaalisuus. Perhesidonnaisten ryhmässä puolestaan korostuvat esikuvahakuiset erottajat ja kotirakkaat. Näitä arvoryhmiä yhdistää traditionaalisuus ja humanismi. Riippumattomien ryhmässä korostuu perinteikkäiden ja kotirakkaiden suuri osuus, joille tärkeää on jatkuvuus. Näille ryhmille tyypillistä on traditionaalisuus ja arvosidonnaisuus. Riippumattomien ja nuorten ryhmät ovat asenneryhmistä kauimpana toisiaan.

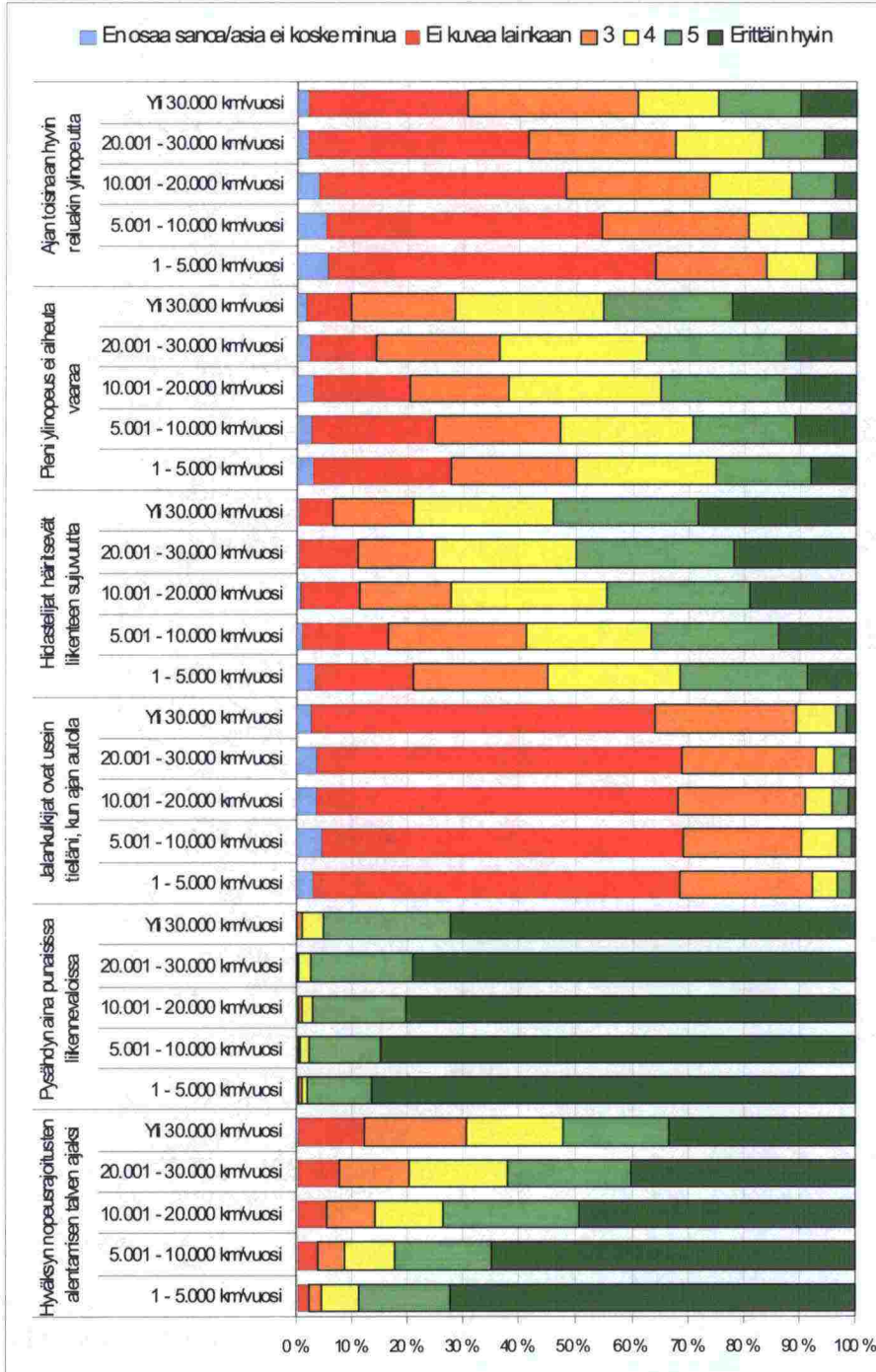
Vaikka pääryhmien välillä on merkittäviä asenne-eroja, ne eivät merkittävästi näy autoiluun liittyvien asenneväittämien kohdalla, kun tarkasteltavaksi ryhmäksi valitaan vain ajokortilliset henkilöt. Riippumattomien ryhmä on asenteiltaan muita ryhmiä turvallisuushakuisempi. Erityisesti perhe- ja työsidonnaiset, mutta myös työsidonnaiset näyttävät väittämien perusteella kestävän muita ryhmiä huonommin liikkumiseensa liittyvää viivettä. Todennäköisesti tämä kuvaa ryhmien ajankäytön tiukkuutta. Perhesidonnaisten ryhmä asenteiltaan riippumattomien ja työssäkäyvien ryhmien välimaastoon.



Kuva 53 Pääryhmien vastauksia autoiluun liittyviin asenneväittämiin. Mukana ovat vain ajokortilliset vastaajat.

Asenne autoiluun korreloi voimakkaasti vuosittain ajetun suoritteiden kanssa, eli sen kokemuksen kanssa, joka henkilöllä liikenteestä on. Kuvassa 54 on esitetty ajokortillisten henkilöiden vastauksia asenneväittämiin vuosittaisen ajosuoritteiden mukaan esitettynä. Paljon autoilevat suhtautuvat huomattavasti kielteisemmin talvinopeusrajoituksiin ja liikenteen sujuvuutta häiritseviin "hidastelijoihin", ajavat usein reilua ylinopeutta (yli 15 km/h) ja kokevat pienen (alle 15 km/h) ylinopeuden vaarattomaksi. Suhtautuminen jalankulkijoihin "esteenä" ei sen sijaan näytä olevan merkittävästi riippuvainen vuosittaisesta

ajosuoritteesta. Myös erot punaisia liikennevaloja päin ajamisessa ovat pienempiä kuin ylinopeuden kohdalla.



Kuva 54 Vastauksia asenneväittämiin vastaajan vuosittaisen ajosuoritteen mukaan esitettyinä.

Yhteenvetona voi todeta, että pääryhmittely on hyvä ryhmien elämänsänteen ja -tilanteen kuvaamiseen, mutta yksityiskohtaisten liikenneasenteiden kuvaamiseen sopivat paremmin toisentyyppiset mittarit, kuten liikennekokeumuksen määrä.

9 ALARYHMÄT

9.1 Paljon autoilevat

Ryhmän kuvaus

Alaryhmään on luettu kaikki ne 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka ajavat vuodessa yli 30 000 kilometriä moottoriajoneuvolla ja jotka kuuluvat pääryhmiin työ- ja perhesidonnaiset, työsidonnaiset, perhesidonnaiset ja riippumattomat.

Noin joka kymmenes yli 6-vuotias suomalainen kuuluu paljon autoilevien ryhmään. Valtaosa ryhmään kuuluvista on miehiä. Paljon autoileva on tyypillisimmin 35–54-vuotias, mutta heitä löytyy kaikista yli 17-vuotiaiden ikäryhmistä. Yli 65-vuotias paljon ajava on poikkeustapaus. Paljon autoilevat kuuluvat lähinnä perhe- ja työsidonnaisiin ja työsidonnaisiin.

Paljon autoilevalle tyypillinen perhekoko vaihtelee erittäin paljon elämänvaiheen mukaan. Paljon autoilevien perhekoko ei juuri eroa monipuolisten perhekoosta, eli perhekoko ei merkittävästi näytä selittävän paljon autoilevien ryhmään kuulumista.

Pääosa paljon autoilevista asuu pientalovaltaisella alueella tai maaseudun haja-asutusalueella. Asuinpaikka selittää luonnollisesti jonkin verran ajosuorituksen määrää, mutta yhdeksän kymmenestä maaseudun haja-asutusalueella asuvasta ei kuulu paljon ajavien ryhmään. Vaikka hyvien joukkoliikenne- ja kevytliikenneyhteyksien merkitys asuinpaikan valinnassa ei ole paljon autoileville niin suuri kuin vähemmän autoilevilla ryhmillä, silti paljon ajavista useampi kuin joka kymmenes asuu keskusta-alueella ja lähes joka viides asuu kerrostalossa. Selvästi tyypillisin asuinmuoto paljon autoilevalle on kuitenkin omakotitalo.

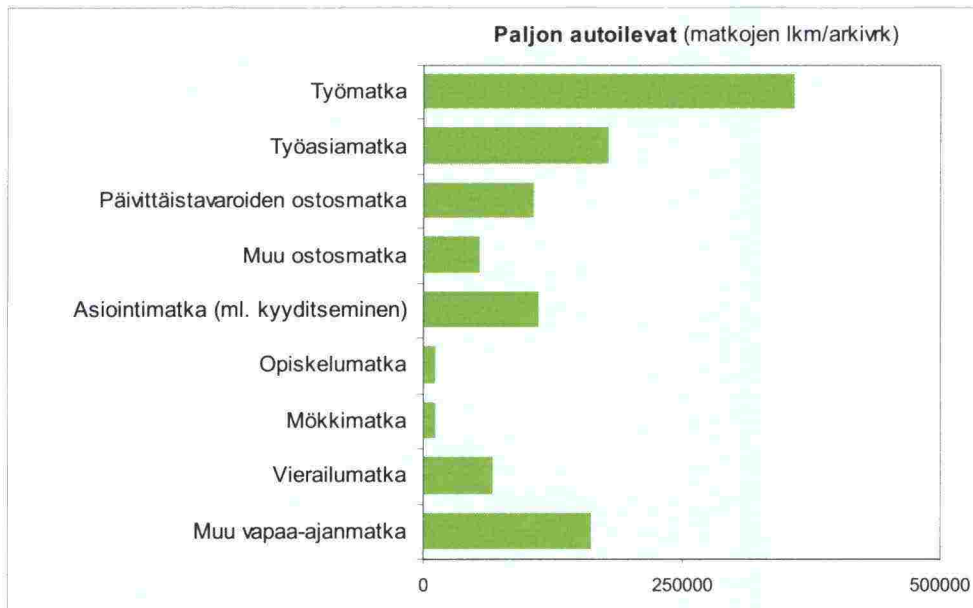
Paljon autoilevat ovat yleensä kokopäiväisesti työssä käyviä, mutta myös poikkeuksia on. Tarkasteltaessa tuloja segmenteittäin havaitaan, että paljon autoilevat ovat keskimäärin parempituloisia kuin monipuoliset ja autottomat. Suhteellisen pienituloisia paljon ajaviakin kuitenkin löytyy, eli tulot eivät ole suinkaan ainoa autoilun määrää selittävä tekijä.

Kaikilla paljon autoilevilla on luonnollisesti ajokortti. Lähes kaikki paljon autoilevat myös ilmoittavat, että heillä on auton käyttömahdollisuus aina. Ryhmälle auto onkin pitkälti henkilökohtainen, ei perhekohtainen hyödyke.

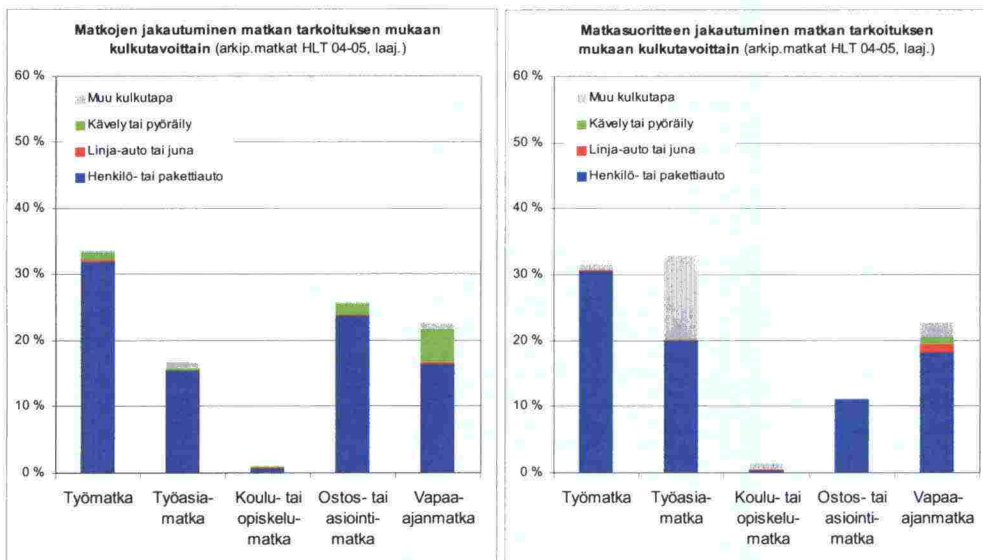
Liikkuminen osana elämää

Paljon autoilevat ovat aktiivinen liikkujaryhmä. Vuorokauden keskimääräinen matkaluku on 3,4 matkaa/hlö/vrk ja matkasuorite noin 104 km/hlö/vrk. Ryhmä tekemien matkojen keskipituus on peräti 31 km.

Paljon autoilevien matkakohteet eivät merkittävästi eroa muiden ryhmien matkakohteista, kun vertailu tehdään pääryhmäkohtaisesti. Ainoa merkittävä ero on työasiointimatkojen suurempi osuus. Vastaavasti, jos tarkastellaan ryhmiä yleisesti, eroa löytyy, koska paljon autoilevista suurempi osa on työsäkäyviä kuin muista ryhmistä. Joka kolmas paljon autoilevan tekemä arkipäivän matka on työmatka. Puolet tehdyistä arjen matkoista ja 65 % suoritteesta liittyy työhön.



Kuva 55 Paljon autoilevien tekemien arkipäivän matkojen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan.



Kuva 56 Paljon autoilevien arkipäivän matkojen ja matkasuoritteiden jakautuminen matkantarkoituksen mukaan ja kulkutavoittain.

Lähes kaikki paljon autoilevat käyttävät henkilöautoa päivittäin. Paljon autoilevien matkoista ja suoritteesta suurin osa, 80–90 %, on automatkoja. Paljon autoileva on henkilöautossa yleensä aina kuljettaja, eli henkilöauton matkus-

tajana tehtyjä matkoja on vain muutama prosentti kaikista matkoista. Paljon autoilevista noin joka neljännes ajaa yli 40 000 km vuodessa. Autoilun jälkeen toiseksi merkittävin ryhmän käyttämä kulkutapa on kävely, kun tarkastellaan matkalukua. Suoritteen kautta esille nousee lähinnä lentomatkustaminen.

Segmentistä riippuen 30–50 % paljon autoilevista ilmoittaa kävelevänsä päivittäin ja 60–80 % vähintään usean kerran viikossa. Osuudet ovat noin 10 % vähemmän kuin monipuolisilla ja jopa 20–30 % vähemmän kuin autottomilla. Täysin vastaava tilanne on myös pyöräilyn kohdalla. Paljon autoilevista päivittäin pyöräilee vain muutama prosentti. Ei koskaan pyöräileviä, tästä muutoin aktiivisesti liikkuvasta ryhmästä, on noin viidennes.

Paljon autoilevista vain muutama prosentti käyttää joukkoliikennettä viikoittain tai tätä useammin. Noin kaksi paljon autoilevaa viidestä ilmoittaa, että ei käytä koskaan joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjäkkin on selvästi vähemmän kuin monipuolisten ryhmässä.

Liikkumisen ongelmat ja haasteet

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan paljon autoilevat ilmoittavat auton käytön esteeksi tai ongelmaksi useimmiten hinnan. Yleisesti hinnan merkitystä korostetaan sen kulkutavan osalta, jota käytetään eniten, eli tässä tapauksessa kyseessä on henkilöauto. Seuraavaksi tärkeimmät auton käyttöä estävät tekijät ovat liikenteen sujuvuuteen ja teiden ominaisuuksiin liittyvät asiat.

Joukkoliikenteen käytön suurimmaksi esteeksi paljon autoilevat kokevat käyttömahdollisuuden puuttumisen. Myös mukavuudenhalu, ongelmalliset yhteydet pysäkeille ja asemille sekä puutteet palvelustasossa ilmoitetaan joukkoliikenteen käyttämättä jättämisen syyksi. Joukkoliikenteen koetaan sitovan aikatauluihin, eikä reittien koeta vastaavan omia liikkumistarpeita. Paljon autoilevat kokevat joukkoliikenteen käyttömahdollisuuden puuttuvan selvästi useammin kuin muut ryhmät, mutta ilmoittavat muita useammin käytön esteeksi myös oman mukavuudenhalunsa.

Paljon autoilevien jalankulkua rajoittavat eniten pitkiä koetut etäisyydet. Ryhmä tuo ongelman esille selvästi useammin kuin muut ryhmät, joka on myös toteutuneen käyttäytymisen perusteella todennettavissa. Paljon autoilevien arkipäivän matkoista vain 26 % on alle 3 km pitkiä, kun vastaava osuus monipuolisilla on 49 % ja autottomilla peräti 64 %. Muita koettuja esteitä jalankululle ovat heikko käyttömukavuus ja laiskuus sekä säätekijät.

Paljon autoilevat kokevat, että pyöräilyä haittaa eniten säätila, pyörän puuttuminen sekä epämukavuus ja laiskuus. Ryhmä tuo mukavuuden puutteen ja laiskuuden sekä pitkät etäisyydet pyöräilyn esteenä selvästi muita ryhmiä useammin esille.

Paljon autoilevien syyt olla käyttämättä joukkoliikennettä, kävellä tai pyöräillä syntyvät siis tilannetekijöistä ja omasta mukavuudenhalusta. Tilannetekijät ovat sekä asuinpaikkavalinnoista että työtilanteesta johtuvia. Ryhmä korostaa mukavuutta omassa liikkumisessaan, joten liikkumismahdollisuuksien kehittyminen ei suoraan siirrä henkilöitä pois auton ratista.

Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Tarkasteltaessa liikkumiseen liittyviä asenteita (Valuegraphics 2/2005) voidaan havaita, että paljon autoileva suhtautuu muita ryhmiä kielteisemmin liikenteen hidastamiseen ja osa ryhmästä on valmis sujuvuuden saavuttamiseksi rikkomaan myös liikennesääntöjä. Joka kolmas paljon autoileva ei hyväksy nopeusrajoitusten alentamista talveksi. Lähes puolet ryhmästä arvioi, että pienestä ylinopeudesta ei ole vaaraa ja joka neljäs myöntää ajavansa toisinaan reiluakin ylinopeutta (yli 15 km/h). Yli puolet arvioi lisäksi hidastelijoiden haittaavan liikenteen sujuvuutta. Kaikkiin turvallisuusasenteisiin ajamisen kokemus ei näytä vaikuttavan, sillä jalankulkijoita haittana liikenteessä pitää vain noin joka kahdeskymmenes paljon autoileva, joka on samaa luokkaa kuin muissa ryhmissä.

Myös Tiehallinnon tienkäyttäjätutkimuksen mukaan noin joka kolmas paljon autoileva pitää nopeusrajoituksia maanteillä talvella liian alhaisena. Joka kymmenes paljon autoileva ilmoittaa nopeusrajoitusten noudattamisen talvella harmittavan erittäin paljon ja kaksi kolmesta paljon tai erittäin paljon. Puolet ryhmästä olisi halukkaita muuttamaan nopeusrajoitusten määräytymisen ajankohtaa. Lisäksi yli puolet paljon autoilevista katsoo teitä suolattavan liikaa. Toisaalta paljon autoilevista vain kaksi kolmasosaa tuntee olonsa turvallisiksi päteillä, mikä on selvästi vähemmän kuin muissa alaryhmissä.

Paljon autoileva on kokenut autoilija, joka on myös kiinnostunut liikenteestä ja autoilusta. Tiehallinnon internet-sivut tuntee noin puolet paljon autoilevista ja niitä on käyttänyt viimeisen vuoden aikana ryhmästä yli kolmannes. Tienkäyttäjän linjan tuntee yli kolmannes paljon autoilevista ja sitä on käyttänyt lähes joka viides viimeisen vuoden aikana. Todennäköisesti asiaviestit onkin helppo saada paljon autoileville perille, koska ryhmä etsii tietoa aktiivisesti. Sen sijaan liikenneturvallisuusvalistus lienee ryhmän asenteiden vuoksi haastavampaa. Paljon autoileva katsoo ymmärtävänsä liikennejärjestelmää niin hyvin, että osaa itse arvioida milloin liikennesääntöjen rikkominen kannattaa ja on turvallista. Suhtautuminen liikenteen hidastamiseen ja rajoittamiseen on selvästi muita ryhmiä kielteisempää.

Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Näyttää siltä, että vaikka enemmän autoilevien ryhmän koko on kasvussa pidettyjen matkapituuksien ja henkilöautosidonnaisuuden kasvun myötä, yli 30 000 kilometrin vuosittaiseen ajosuoritteeseen liittyy yleensä paljon liikkumista vaativa työ. Myös asumispaikkaratkaisut näyttävät olevan merkittävässä roolissa. Paljon autoileva eläkeläinen on ainakin vielä poikkeustapaus. Pidemmällä aikavälillä väestön ikääntyminen vähentää työntekijöiden määrää ja ainakin teoriassa tietoyhteiskunnan pitäisi antaa mahdollisuuksia yhteyksien hoitamiseen ilman läsnäoloa. Näiden tekijöiden perusteella paljon autoilevien määrä ei olisi ainakaan voimakkaasti kasvussa.

Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

Kuten edellä on todettu, paljon autoilevat suhtautuvat kriittisesti liikenteen hidastamiseen. He ilmoittavat hieman useammin kokevansa arkipäivän matkoillaan sujuvuusongelmia kuin vähemmän autoilevat. Tienkäyttäjätutkimus-

syystutkimuksen mukaan keskimääräistä tärkeämpiä asioita tälle ryhmälle ovat kesällä päällysteiden kunto pääteillä, ajomerkintöjen näkyvyys sekä pääteillä että muilla teillä ja kasvillisuuden niitto tienvarsialueelta. Talvella paljon autoilevat arvostavat lumen aurausta pääteillä ja muilla teillä sekä tienpinnan tasaisuutta pääteillä ja muilla teillä. Paljon autoilevat ovat muita ryhmiä harvemmin tyytyväisiä näihin asioihin, eli suhtautuvat tiestön kuntoon kriittisemmin kuin vähemmän siellä liikkuvat.

Paljon autoilevien ja muiden autonkäyttäjien välillä ei juuri ole eroa sorateiden kunnan tärkeänä pitämisessä tai tyytyväisyydessä niiden kuntoon, tarkasteltiin sitten kevättä tai kesää. Ilmeisesti tätä asiaa selittää enemmän asuinpaikka ja sorateiden käyttömäärä.

"...Vuosien varrella kokolailta viikoittain olen työni puolesta saanut omalla autolla pitkin ja poikin Pirkanmaata siten, että pienempiä teitä lukuun ottamatta lähes kaikki tiet ovat tulleet jossain vaiheessa tuetuksi. Joskus täytyy varta vasten poiketa järkevimmältä tieosuudelta, että saisi bongattua jonkun vielä ajamattoman tieosuuden..." (Tienkäyttäjän päiväkirjat, ammattinsa puolesta paljon ajava.)

Paljon autoilevat arvostavat jalankulku- ja pyöriteiden määrää ja kunnossapitoa vähemmän kuin vähemmän autoilevat. Joka viidennellä paljon autoilevalla ei ole näkemystä siitä, kuinka tyytyväinen on kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon. Tämä tarkoittanee sitä, että ryhmästä merkittävä osa ei käytä näitä väyliä kuin korkeintaan satunnaisesti.

Paljon autoilevat ovat pääosin tyytyväisiä tiedottamiseen tietöistä ja liikenteen häiriöistä, mutta ovat niihin tyytymättömämpiä kuin monipuoliset ja autottomat. Ammattiautoilijat ovat paljon ajavia yksityisautoilijoita tyytyväisempiä häiriötiedottamiseen, mutta pitävät sitä myös tärkeämpänä. Ammattiautoilijat käyttävät esimerkiksi Tiehallinnon Internet-sivuja ja Tienkäyttäjän linjaa paljon ajavia yksityishenkilöitä useammin, eli etsivät tietoa.

9.2 Monipuoliset

Ryhmän kuvaus

Alaryhmään kuuluvat 18 vuotta täyttäneet autollisessa taloudessa asuvat henkilöt, joiden ajosuorite moottoriajoneuvolla vuodessa on alle 30 000 kilometriä. Monipuolinen voi olla joko ajokortillinen tai ajokortiton henkilö, kunhan taloudessa on auto.

Suurin osa suomalaisista, peräti 87 % yli 6-vuotiaista, kuuluu monipuolisten ryhmään, joten monipuolisia on pääosa kaikista pääryhmistä. Koska työsiddonnaisten ja riippumattomien segmentit ovat suurimmat, kuuluu suurin osa monipuolisista näihin ryhmiin. Monipuolisiin kuuluu sekä työssäkäyviä ja opiskelevia että työelämän ulkopuolella olevia henkilöitä.

lältään monipuoliset edustavat kaikkia ikäryhmiä. Naisia monipuolisiin kuuluu hieman enemmän kuin miehiä. Monipuoliselle tyypillinen perhekoko vaihtelee erittäin paljon elämänvaiheen mukaan.

Tyypillisin asuinpaikka monipuoliselle on pientalovaltainen alue. Maaseudun haja-asutusalueella monipuoliset asuvat autottomia useammin, mutta paljon ajavia harvemmin. Keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella asuu segmentistä riippuen 25–45 % monipuolisista. Noin joka viides monipuolinen asuu kerrostalossa, tyypillisin asumismuoto on omakotitalo. Ryhmä poikkeaa kuitenkin asumistottumuksiltaan selvästi autottomista, mutta myös jonkin verran paljon autoilevista.

Kun tarkastellaan tilannetta pääryhmien sisällä, monipuolisten tulot ovat keskimäärin autottomia suuremmat, mutta paljon ajavia pienemmät. Pienituloisia monipuolisia on lähinnä riippumattomien ja perhesidonnaisten ryhmässä. Alle 20 000 euroa vuodessa ansaitsevia on segmentistä riippuen 30–80 %.

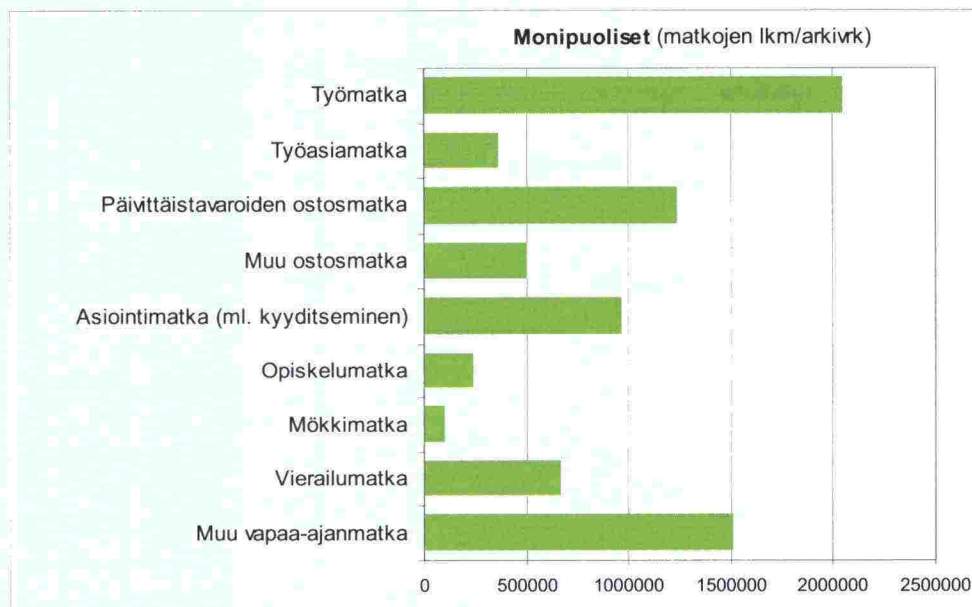
Yli 90 % monipuolisista omistaa ajokortin, lukuun ottamatta tähän ryhmään kuuluvia riippumattomia, joista ajokortin omistaa noin 65 %. Lähes kaikilla monipuolisilla on auton käyttömahdollisuus ainakin joskus.

Liikkuminen osana elämää

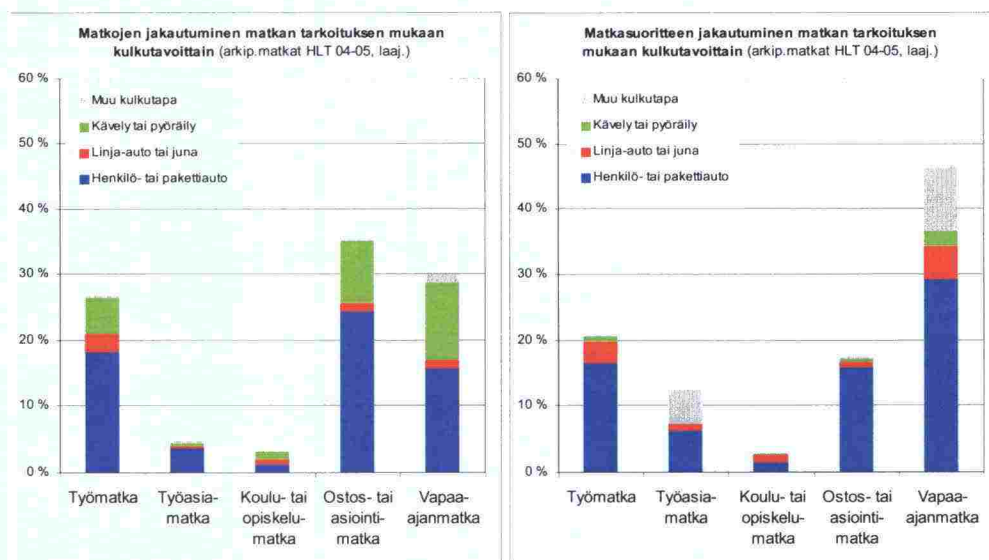
Monipuolisten arkivuorokauden keskimääräinen matkaluku on 2,9 matkaa/hlö/vrk ja matkasuorite noin 44 km/hlö/vrk. Ryhmä tekemien matkojen keskipituus on noin 15 kilometriä.

Monipuolisten matkakohteet eivät merkittävästi eroa muiden ryhmien matkakohteista. Eri pääryhmien välillä eroja luonnollisesti löytyy johtuen mm. erilaisesta elämänvaiheesta. Sekä monipuolisten tekemistä arkimatkoista että suoritteesta työhön tai opiskeluun liittyy hieman yli kolmannes. Vapaa-ajan matkojen osuus arkimatkoista on noin kolmannes, mutta suoritteesta lähes puolet.

Monipuolisten tekemistä arkipäivän matkoista noin joka kolmas on tehty kävellen tai polkupyörällä ja 58 prosenttia henkilö- tai pakettiautolla. Kerran viikossa tai harvemmin autoa käyttää 10–35 % monipuolisista. Erityisesti päivittäin autoa käyttävien osuus vaihtelee merkittävästi sen mukaan missä elämänvaiheessa yksilö on. Työssäkäyvät ja opiskelevat ryhmät käyttävät autoa useammin kuin muut.



Kuva 57 Monipuolisten tekemien arkipäivän matkojen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan.



Kuva 58 Monipuolisten arkipäivän matkojen ja matkasuoritteiden jakautuminen matkantarkoituksen mukaan ja kulkutavoittain.

Monipuolisista melko moni on nk. satunnaisautoilija. Alle 5000 km vuodessa ajaa 35–65 % eri segmentteihin kuuluvista monipuolisista. Yli 20 000 km/vuosi ajavia on alle kymmenesosa ryhmästä.

Päivittäin joukkoliikennettä käyttävien osuus monipuolisista on melko pieni, mutta vähintään kerran viikossa joukkoliikennettä käyttää noin viidennes monipuolisista.

Monipuolisten kävelyn ja pyöräilyn aktiivisuus vaihtelee melko paljon pääsegmentin mukaan. Yleisesti monipuoliset kävelevät ja pyöräilevät paljon autoilevia aktiivisemmin, mutta autottomia vähemmän.

Liikkumisen ongelmat ja haasteet

Monipuoliset ilmoittavat merkittävimäksi autoilua rajoittavaksi tekijäksi (HLT 2004–2005) auton käyttömahdollisuuden puuttumisen ja toiseksi merkittävimäksi autoilun korkean hinnan. Myös ajokortittomuus ja muut puutteet taidoissa sekä liikenteen sujuvuustekijät ilmoitetaan auton käytön esteeksi.

Monipuolisten useimmin mainitsema joukkoliikenteen käytön este on käyttömahdollisuuden puuttuminen. Muiksi joukkoliikenteen käyttöä estäviksi tekijöiksi monipuoliset mainitsevat useita tasavahvoja syitä, kuten mukavuudenhalu, yhteydet pysäkeille ja asemille, hinta, puutteet taidoissa ja puutteet palvelutasossa. Mukavuudenhalun monipuoliset tuovat esille paljon autoilevia harvemmin, mutta hinnan ja puutteet fyysisessä kunnossa paljon autoilevia useammin.

Pitkät etäisyydet estävät monipuolisten kävelyä ja pyöräilyä harvemmin kuin paljon autoilevilla, mutta useammin kuin autottomilla. Jalankulun kannalta merkittävien estetekijä ovat puutteet omassa kunnossa ja taidoissa sekä tavareiden kuljetus. Pitkät etäisyydet ovat esteenä toiseksi merkittävin. Pyöräilyn kannalta tärkein käyttöä haittaava tekijä on säätila. Sekä paljon autoilevat että monipuoliset ilmoittavat kävelyn ja pyöräilyn esteeksi laiskuuden ja mukavuudenhalun, jota autottomat eivät juuri koskaan esteeksi ilmoita.

Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Tienkäyttäjätutkimuksen perusteella tarkasteltuna monipuolisten ryhmä on viestinnällisesti vaikea tavoittaa Tiehallinnon sivujen tai Tienkäyttäjän linjan kautta, vaikka osa ryhmästä tietoa aktiivisesti etsiikin. Noin joka kolmas monipuolinen tuntee Tiehallinnon internet-sivut ja noin joka viides on niitä myös käyttänyt. Tienkäyttäjän linjan tuntee joka viides, mutta sitä on käyttänyt vain noin joka kahdeskymmenes ryhmään kuuluva.

Monipuoliset hyväksyvät liikenteen rajoittamisen ja hidastamisen selvästi paljon autoilevia paremmin, mutta huonommin kuin autottomassa taloudessa asuvat. Esimerkiksi nopeusrajoitusten alentamisen talveksi hyväksyy yhdeksän monipuolista kymmenestä. Noin joka kuudes monipuolinen arvioi talvi-nopeusrajoitukset liian mataliksi.

Kielteinen suhtautuminen pieneen ylinopeuteen näyttää vähenevän ja todennäköisyys ajaa suurta (yli 15 km/h) ylinopeutta kasvavan sen mukaan mitä suurempi henkilön vuosittainen ajosuorite on. Pääosa monipuolisista ajaa alle 10 000 km/vuodessa ja melko vähän ajaviakin on ryhmässä paljon. Monipuoliset suhtautuvatkin ylinopeuden ajamiseen kielteisemmin ja hidastelevisiin kuljettajiin myönteisemmin kuin paljon autoilevat.

Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Jos talouden ja ajoneuvotiheyden kasvu jatkuvat Suomessa viime vuosikymmenten tapaan, se vaikuttaa usealla tavalla monipuolisten ryhmään. Niin kutsuttujen "kakkosautojen" hankinta johtaa siihen, että yhä useammalla monipuolisella on auto aina käytettävissään. Vähän ja harvoin ajavien monipuolisten osuus tulee siis todennäköisesti vähenemään.

Ajoneuvotiheyden kasvu johtanee myös siihen, että autottomia talouksia on yhä vähemmän, joka kasvattaa monipuolisten ryhmän kokoa. Toisaalta pidemmällä aikavälillä vastavoimana voi toimia väestön ikääntyminen, jolloin yhä useammasta taloudesta puuttuu ajokykyinen henkilö, vaikka halua ja rahaa autoiluun olisikin.

Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksessa monipuoliset arvostavat eniten pääteiden kuntoa ja ylläpitoa. Talvisin he pitävät tärkeänä lumen aurausta ja liukkauden torjuntaa, kesäisin päällysteiden kuntoa ja ajoratamerkintöjen näkyvyyttä pääteillä. Näiden nykytilaan monipuoliset myös ovat pääosin tyytyväisiä. Monipuoliset vastaavat melko paljon asenteiltaan nk. "keskimääräistä liikkujaa".

Myös lumen auraus muilta teiltä ja jalankulku- ja pyöräteiltä ovat ryhmälle tärkeitä. Monipuoliset arvostavat ennen kaikkea kevyen liikenteen väylien lumen aurausta ja liukkauden torjuntaa, mutta myös niiden määrää ja päällysteiden kuntoa enemmän kuin paljon autoilevat. Autottomille nämä ovat vielä tärkeämpiä asioita.

Sekä monipuolisille että paljon autoileville Tiehallinnon toiminta ympäristön huomioon ottamisessa on vähemmän tärkeää kuin autottomille.

9.3 Autottomat

Ryhmän kuvaus

Alaryhmään kuuluvat yli 17-vuotiaat henkilöt, jotka asuvat autottomassa taloudessa. Auton käyttö tai kyydin saaminen autolla vaatii tällöin joko ajoneuvon vuokraamista, lainaamista tai kyydin pyytämistä oman talouden ulkopuolelta, eli ylimääräistä vaivaa.

Autottomassa taloudessa asuvia on yli 6-vuotiaista suomalaisista kaikkiaan noin 5 %. Heitä löytyy kaikista pääsegmenteistä, mutta suurin osa on riippumattomia tai työsidoonaisia.

Autottomassa taloudessa elävissä on enemmän naisia kuin miehiä. Segmentistä riippuen naisten osuus on 55–70 %.

Neljä viidestä autottomasta asuu keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella. Vaikka autottoman tyypillisin asuinmuoto on kerrostaloasuminen keskusta-alueen ulkopuolella, noin joka kymmenes autoton asuu maaseudun haja-asutusalueella. Enemmän kuin kaksi kolmasosaa autottomista asuu kerrostalossa. Riippumattomien ryhmään kuuluville autottomille on tyypillisempää asua pientalossa kuin muihin ryhmiin kuuluville autottomille. Erityisesti autottomat lapsisidoonaiset ja työsidoonaiset ovat tyypillisesti kerrostaloasujia (yli 80 % ryhmästä).

Autottomat taloudet ovat kaikissa pääsegmenteissä pienempiä kuin monipuolisten ja paljon autoilevien taloudet. Tyypillisin autoton talous on yhden

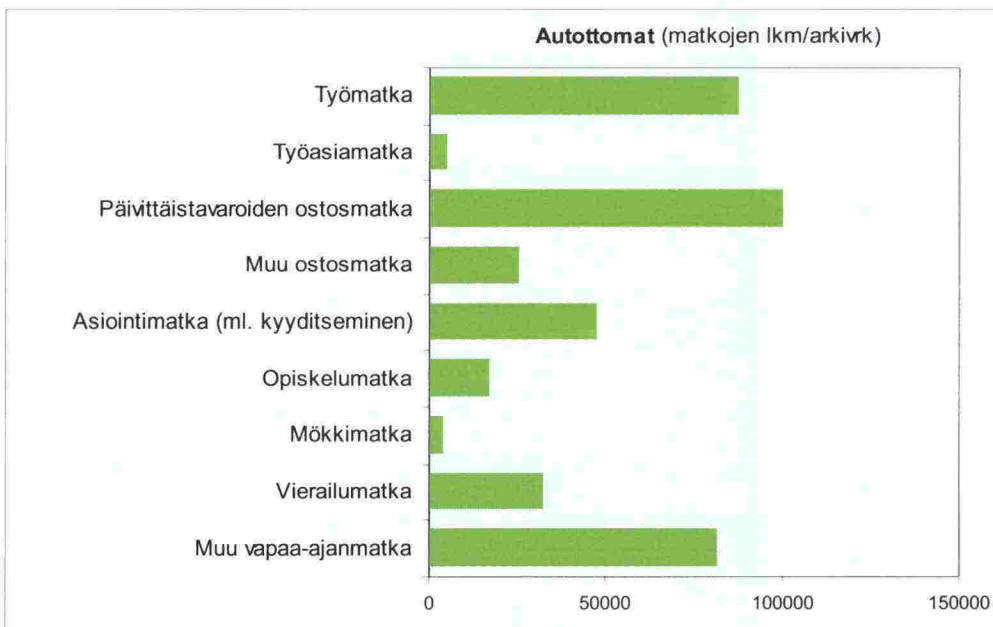
tai kahden hengen talous, ja erityisesti tämä koskee autottomia työsidonnaisten ja riippumattomien ryhmissä.

Autottomassa taloudessa asuvat ovat keskimäärin pienituloisempia kuin autolliset. Tulojen jakauma vaihtelee kuitenkin huomattavasti sen mukaan, mihin pääryhmään autottomat kuuluvat. Pienituloisimpia ovat riippumattomat ja perhesidonnaiset.

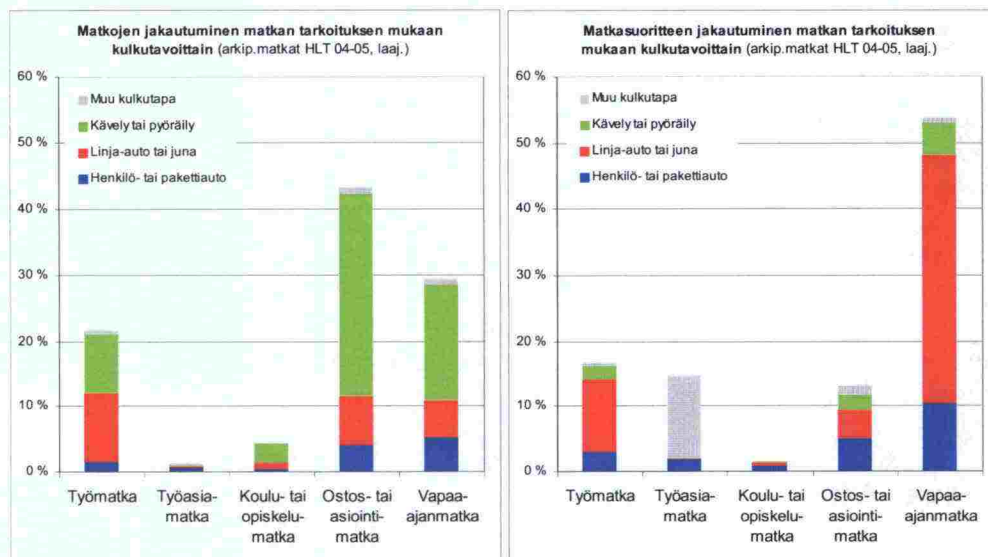
Ajokortin omistamisen yleisyys vaihtelee autottomilla sen mukaan, mihin pääryhmään henkilö kuuluu. Autottomista riippumattomista vain joka viidennellä on ajokortti. Työsidonnaisten ryhmässä osuus on lähes 60 % ja perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä lähes 80 %.

Liikkuminen osana elämää

Autottomassa taloudessa asuvien matkakohteet eivät merkittävästi eroa autollisessa taloudessa asuvien matkakohteista, kun vertailu tehdään pääryhmien sisällä. Autottomat tekevät keskimäärin 2,3 matkaa vuorokaudessa, joka on lähes matkan verran keskimääräistä suomalaista vähemmän. Vuorokauden matkasuorite on 22 km/hlö/vrk. Autottomassa taloudessa asuville tyypillisiä ovat lyhyet matkat, joten heitä voisi kutsua lähiliikkujiksi. Matkojen keskipituus on 9,7 kilometriä ja alle 3 kilometrin matkojen osuus on peräti 64 %.



Kuva 59 Autottomien tekemien arkipäivän matkojen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan.



Kuva 60 Autottomien arkipäivän matkojen ja matkasuoritteiden jakautuminen matkantarkoituksen mukaan ja kulkutavoittain.

Autottomien kulkutapajakauma poikkeaa merkittävästi autollisessa taloudessa asuvien kulkutapajakaumasta. Autottomat tekevät matkoistaan noin 60 % kävellen. Joukkoliikenteen osuus on myös merkittävä. Noin joka kymmenes matka tehdään autolla, suurin osa näistäkin matkoista henkilöauton matkustajana. Vaikka automatkojen osuus tehdyistä matkoista on pieni, on osuus suoritteesta kuitenkin 14 %.

Suurin osa autottomassa taloudessa asuvista ei aja autoa juuri lainkaan. Kerran viikossa tai useammin autoa käyttää autottomista noin joka kymmenes.

Joukkoliikenteen käyttäjinä autottomat ovat selvästi autollisessa taloudessa asuvia aktiivisempia. Päivittäin joukkoliikennettä käyttää 20–40 % lukuun ottamatta riippumattomien ryhmää, josta päivittäin joukkoliikennettä käyttää alle kymmenesosa.

Myös päivittäisinä jalankulkijoina ja pyöräilijöinä autottomat ovat autollisessa taloudessa asuvia selvästi aktiivisempia kaikissa pääryhmissä lukuun ottamatta riippumattomien ryhmää. Joka neljäs autottomassa taloudessa asuva pyöräilee talvisin vähintään kerran viikossa ja joka viides lähes päivittäin. Paljon autoilevista talvella pyöräilee viikoittain tai useammin vain muutama prosentti. Kevyen liikenteen väylien kunnossapidon arvostamiseen on siis syynsä.

Vähän autoilevat ilmoittavat toimivansa autoillessaan liikennesääntöjen mukaisesti useammin kuin paljon autoilevat. Ryhmä kokee sekä pienen että suuren ylinopeuden aiheuttavan vaaraa useammin kuin paljon autoilevat. He suhtautuvat myös ymmärtäväisemmin hidastelijoihin liikenteessä ja hyväksyvät paremmin mm. nopeusrajoitusten alentamisen talven ajaksi.

Liikkumisen ongelmat ja haasteet

Autottomassa taloudessa asuvien henkilöautoilun suurin este on luonnollisesti auton käyttömahdollisuuden puuttuminen. Muita syitä ovat puutteet tie-doissa ja taidoissa, eli useimmiten ajokortin puute sekä hinta. (HLT 2004–2005.)

Joukkoliikenteen käyttöä estävät lähinnä puutteet yksilön kunnossa ja käyttömahdollisuuden puuttuminen. Käyttömahdollisuuden puuttuminen ja mukavuudenhalu tuodaan esille huomattavasti harvemmin kuin autollisissa ryhmissä. Sen sijaan hinta tuodaan esille useammin kuin autollisissa ryhmissä.

Autottomien ryhmässä suurin jalankulkua ja pyöräilyä haittaava este ovat puutteet yksilön kunnossa tai taidoissa, mikä selittyy ikääntyneiden suurella osuudella autottomien ryhmässä. Kävelyn toiseksi suurimpana esteenä esille tuodaan sää. Selvästi harvemmin esille tuodaan liian pitkät matkat ja kävelyn epämukavuus tai oma laiskuus.

Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Autottomissa talouksissa asuvista suurin osa ei tunne Tiehallinnon internet-sivuja eikä Tienkäyttäjän linjaa. Niistä autottomista, jotka tuntevat sivut, noin puolet on niitä käyttänyt viimeisen vuoden aikana.

Autottomat hyväksyvät parhaiten toimet turvallisuuden edistämiseksi, kuten talvinopeusrajoitukset (yli 95 % hyväksyy) ja suolan käytön liukkauden torjunnassa. Turvattomuuden tunnetta ryhmä kokee muita enemmän kävelijänä ja pyöräilijänä, mutta muita vähemmän autoillessa. Todennäköisesti suurin riskin tunne liittyy siihen kulkutapaan, jota käyttää eniten.

Ryhmä on Tiehallinnon näkökulmasta viestinnällisesti vaikeasti saavutettavissa, koska se ei itsenäisesti etsi tietoa Tiehallinnon kanavista. Toisaalta ryhmä autoilee varsin satunnaisesti ja edustaa varovaista, mutta myös epävarmaa autoilijaa. Useimmiten Tiehallinto kohtaa tämän ryhmän jalankulkijan tai pyöräilijän roolissa.

Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Autottomien osuus todennäköisesti vähenee tulevaisuudessa, jos auton hankintaan on yhä useammalla taloudellisia mahdollisuuksia. Tulevaisuudessa autottomat ovat yhä useammin iäkkäitä, jotka kokevat ongelmalliseksi liikkumisen useilla kulkutavoilla.

Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

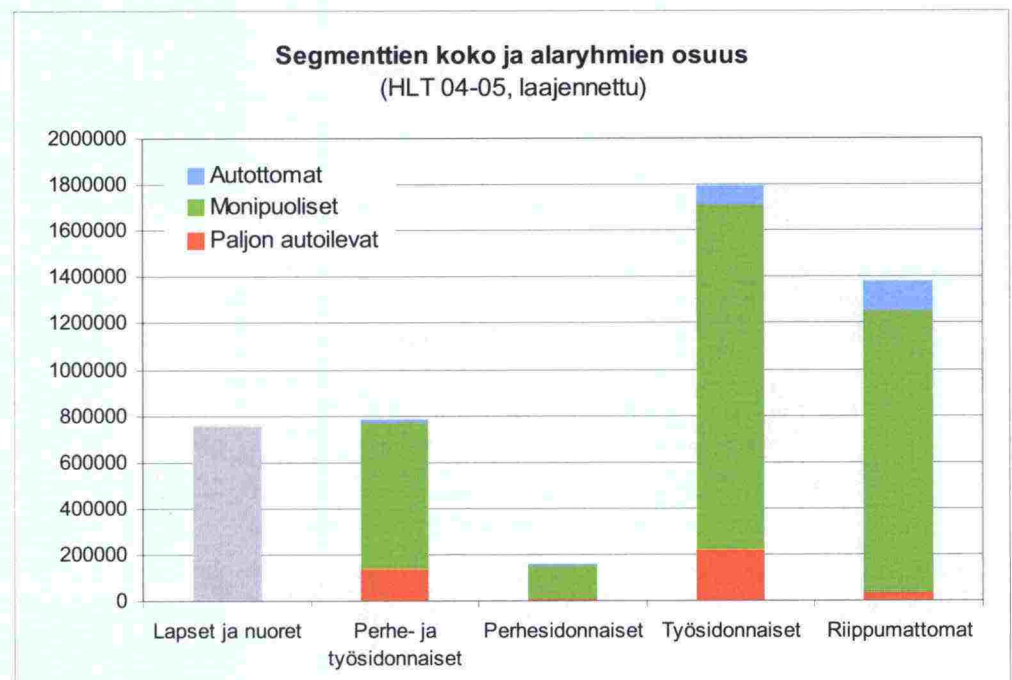
Autottomassa taloudessa asuville lumen auraus, liukkauden torjunta ja tienpinnan tasaisuus jalankulku- ja pyöräteillä ovat keskimääräistä tärkeämpiä asioita. Ryhmä on myös keskimääräistä tyytymättömämpi näiden asioiden hoitoon tällä hetkellä. Autottomassa taloudessa asuvat arvostavat lisäksi tievalaistusta, vesakkojen raivausta tienvarsilta ja linja-autopysäkkikatosten siisteyttä ja kuntoa keskimääräistä enemmän. Ryhmän erityistoiveet keskit-

tyvät siis lähinnä niihin kulkutapoihin, joita ryhmä käyttää aktiivisimmin, eli kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

Autottomien ryhmään kuuluu paljon pienituloisia. Hinta liikkumisen esteenä tuodaan esille autollisia ryhmiä useammin joukkoliikenteeseen liittyen.

9.4 Alaryhmien vertailua

Paljon autoilevia on eniten perhe- ja työsidoonnaisten ryhmässä, jossa osuus on lähes 20 %. Työsidoonnaisten ryhmässä osuus on jonkin verran pienempi, eli reilun 10 % luokkaa.



Kuva 61 Alaryhmien osuus pääsegmenteissä.

Autottomien osuus on suurin ryhmässä riippumattomat, jossa osuus on noin 10 %. Paljon autoilevat asuvat tyypillisesti pientalovaltaisilla alueilla. Poikkeuksena on perhesidoonnaisten ryhmä, jossa paljon autoilevista lähes 70 % asuu maaseudun haja-asutusalueilla. Autottomien tyypillisin asumismuoto on kerrostaloasuminen keskusta-alueen ulkopuolella. Muut autoilevat asuvat tyypillisimmin pientalovaltaisilla alueilla.

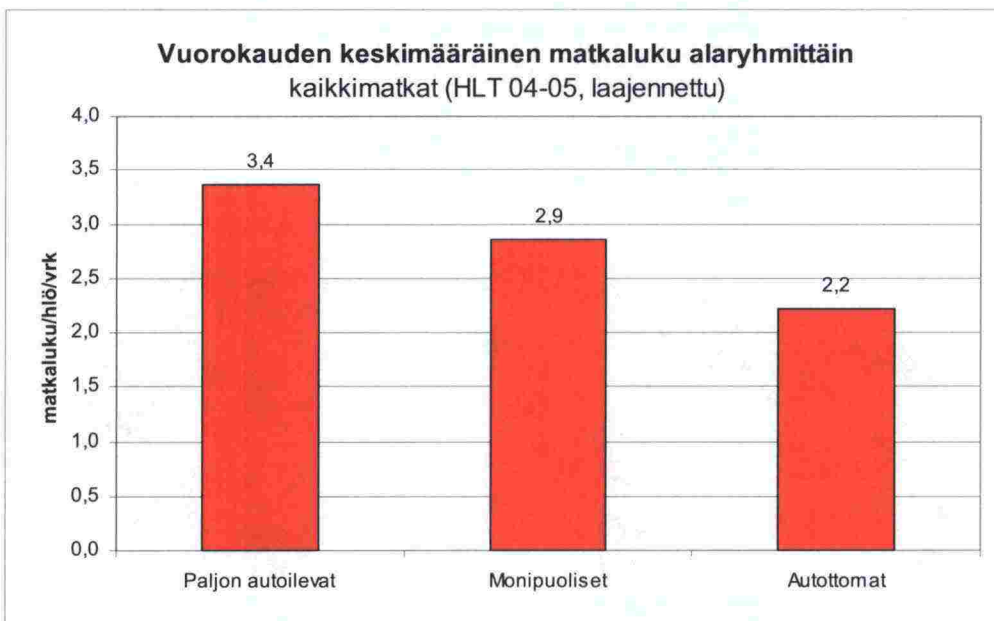
Alaryhmien tulot korreloivat kaikissa pääryhmissä (lasten ja nuorten ryhmää lukuun ottamatta) selvästi auton käyttömahdollisuuden mukaan.

Matkatietoja

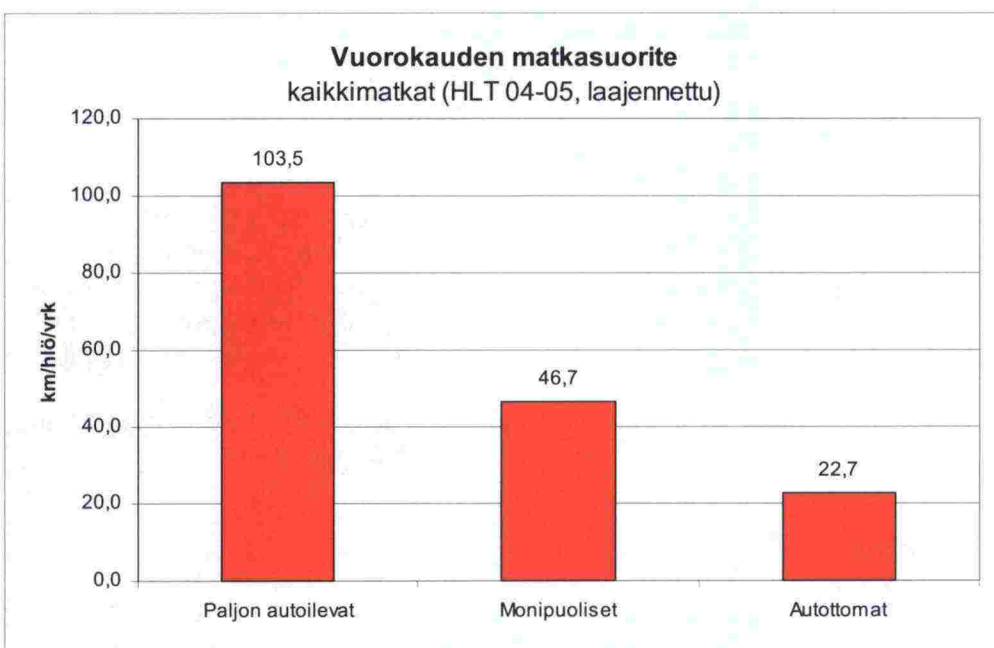
Alaryhmien keskimääräiset matkaluvut vaihtelevat autottomien ryhmän 2,2 matkasta vuorokaudessa paljon autoilevien ryhmän 3,4 matkaan vuorokaudessa. Vuorokauden matkasuoritteiden suhteen alaryhmien välillä on selvä ero. Suurin kokonaissuorite on luonnollisesti paljon autoilevilla, peräti yli 100 kilometriä henkeä kohden vuorokaudessa. Myös matkojen keskipituudet ala-

ryhmittäin poikkeavat selvästi. Keskipituus on suurin paljon autoilevilla, keskimäärin noin 31 kilometriä matkaa kohden, kun se monipuolisilla on noin 16 kilometriä ja autottomilla noin 10 kilometriä matkaa kohden.

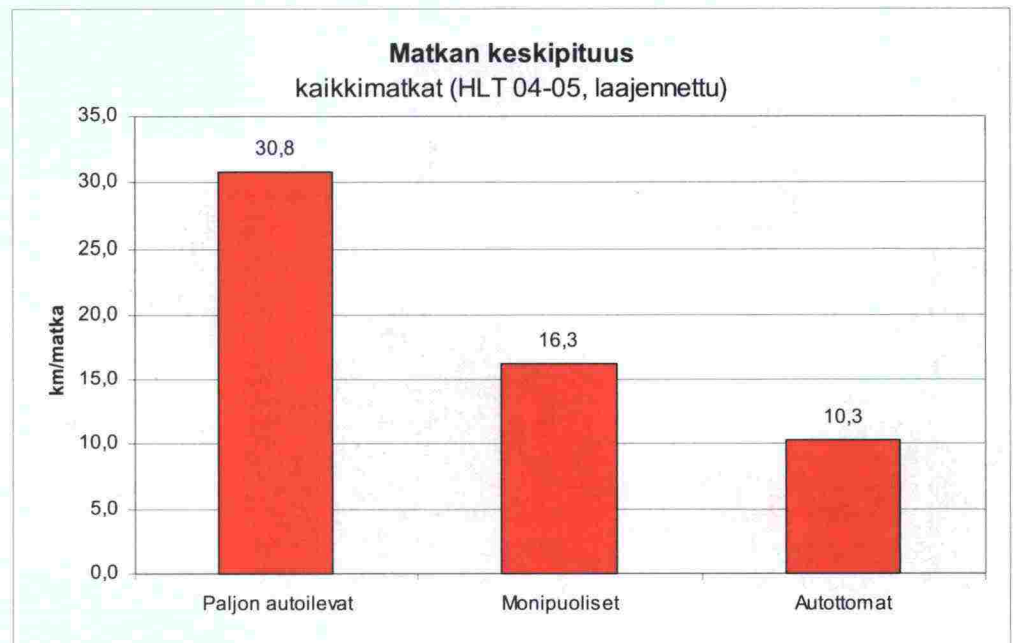
Auton käyttömahdollisuus heijastuu myös tehtyjen matkojen pituusjakumaan. Merkittävin ero havaitaan alle 3 kilometrin matkoilla, jota voidaan pitää ns. lähiliikkumisen vyöhykkeenä. Alle 3 kilometrin matkojen osuus on selvästi suurin autottomilla ja vastaavasti pienin paljon autoilevilla. Autoilevat sijoittuvat näiden puoleenväliin.



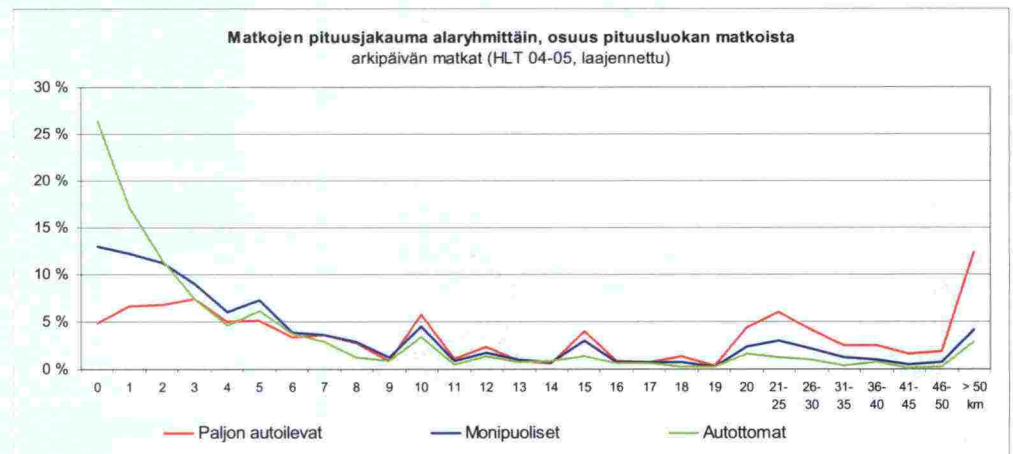
Kuva 62 Vuorokauden keskimääräinen matkaluku alaryhmittäin.



Kuva 63 Vuorokauden keskimääräinen vuorokauden matkasuorite alaryhmittäin.



Kuva 64 Matkojen keskipituus alaryhmittäin.

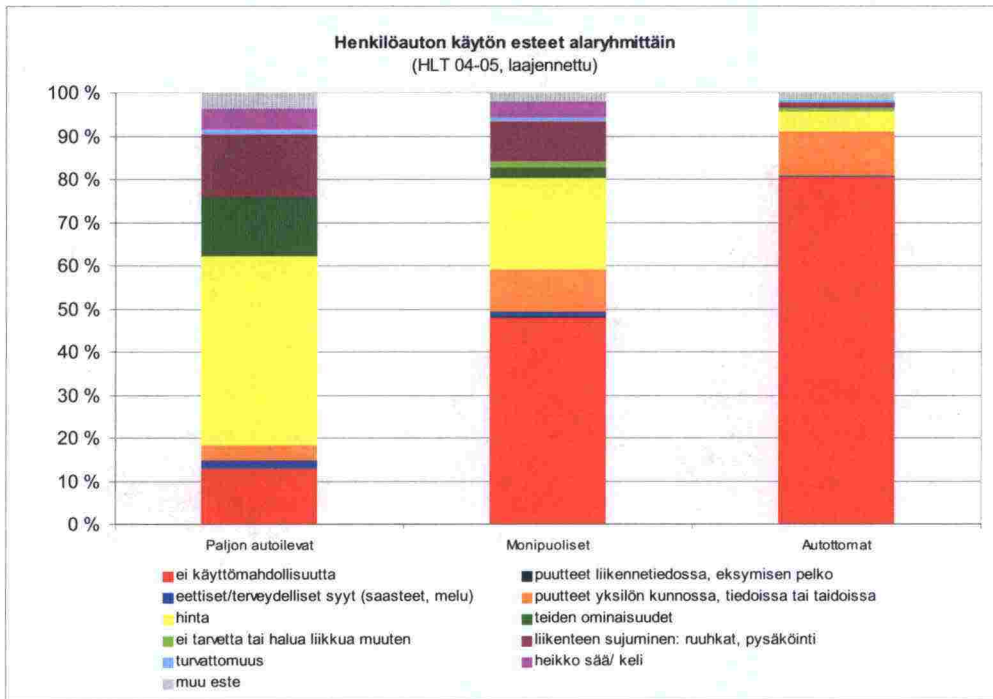


Kuva 65 Matkojen pituusjakaumat alaryhmittäin arkisin.

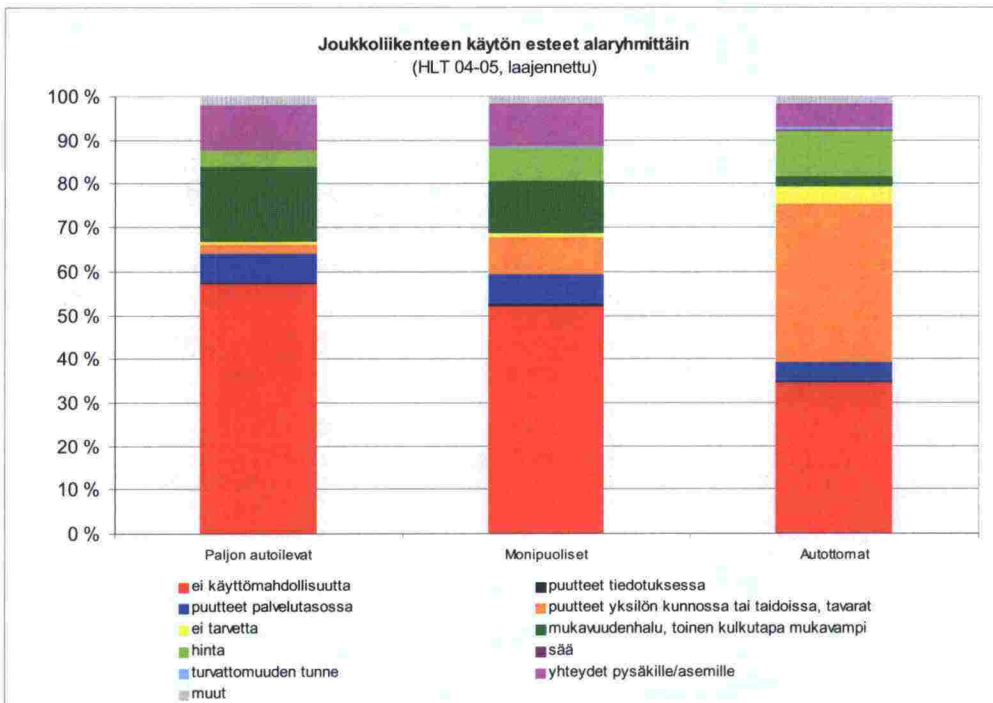
Kulikutapojen käytön esteitä

Paljon autoilevat ilmoittavat **auton käytön esteeksi** muita ryhmiä useammin hinnan, ja myös liikenteen sujuvuuteen ja teiden ominaisuuksiin liittyvät tekijät korostuvat muita ryhmiä enemmän. Monipuolisilla ja autottomilla merkittävin henkilöauton käytön este on autonkäyttömahdollisuuden puute.

Hinnan merkitys ongelmana koetaan usein sitä suurempana, mitä useammin tiettyä kulutapaa käytetään tai mitä kiinteämmin liikkuminen perustuu tiettyyn kulutapaan. Eettiset syyt eivät näytä olevan vahva perustelu henkilöauton käyttämättömyydelle. Sen sijaan joukkoliikenteen käytön, jalankulun ja pyöräilyn esteenä koettu mukavuudenhalu ja laiskuus on tekijä, joka perustelee henkilöauton käyttöä.



Kuva 66 Henkilöauton käytön esteet alaryhmittäin.

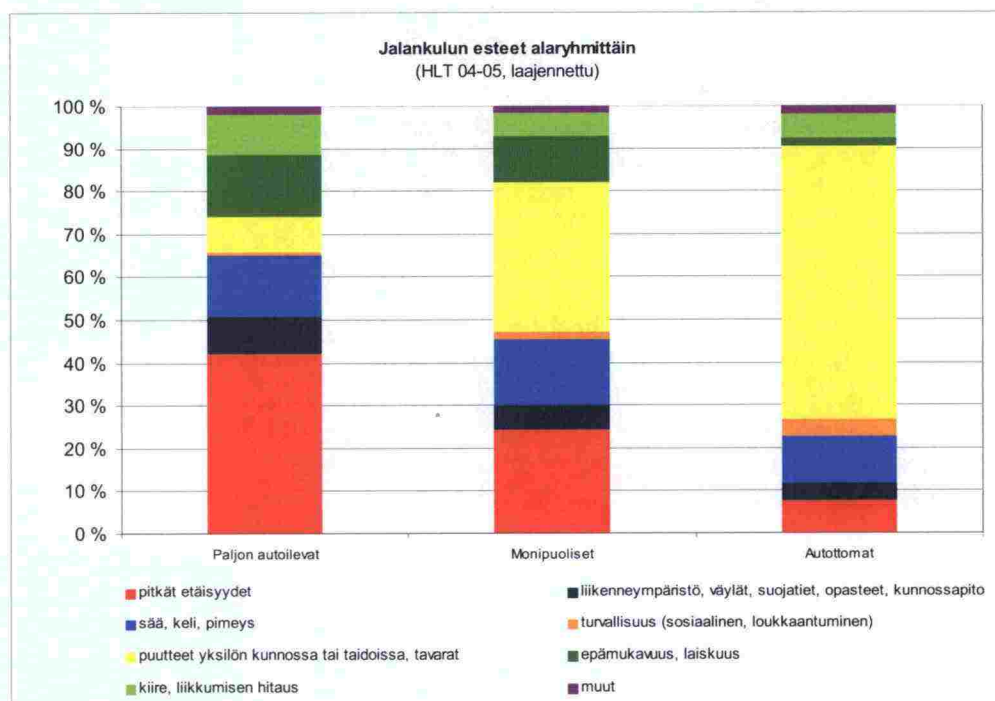


Kuva 67 Joukkoliikenteen käytön esteet alaryhmittäin.

Joukkoliikenteen käytön esteiden osalta ryhmien väliset erot ovat suurimmat käytön mahdollisuuksissa, mukavuustekijöissä ja yksilön taidoissa. Paljon autoilevilla suurin käytön este liittyy käyttämahdollisuuden puuttumiseen, mutta muihin ryhmiin nähden korostuu erityisesti mukavuuden merkitys. Monipuolisten joukkoliikenteen käytön esteistä esille nousee myös useita muita tasavahvoja syitä kuten mukavuudenhalu, yhteydet pysäkeille ja

asemille, hinta, puutteet taidoissa ja puutteet palvelutasossa. Autottomilla muihin ryhmiin nähden merkittävimmät joukkoliikenteen käytön esteet ovat puutteet yksilön kunnossa ja taidoissa, mikä selittyy ikääntyneiden suurella osuudella autottomien ryhmässä.

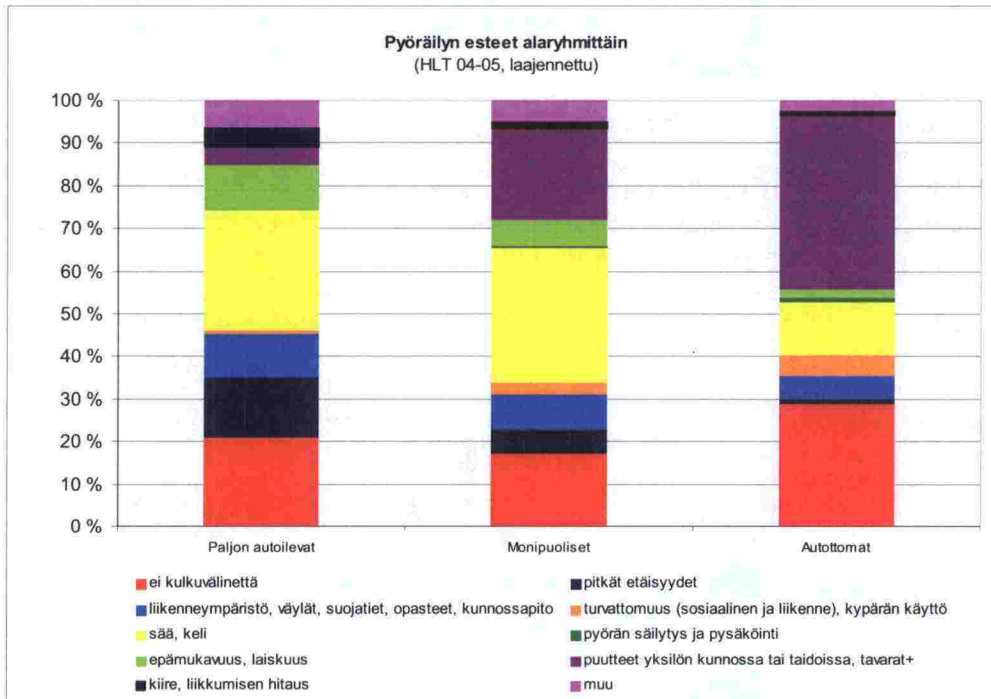
Paljon autoilevien osalta **jalankulkua rajoittavat** eniten pitkät etäisyydet, Monipuolisilla ja erityisesti autottomilla jalankulun kannalta merkittävin estetekijä ovat yksilön kunnan ja taidon puutteet sekä tavaroiden kuljetus. Sään ja kelin merkitys estetekijänä on kaikilla ryhmillä lähes yhtä suuri. Kuljutavan käytön epämukavuus ja laiskuus korostuu estetekijänä paljon autoilevilla ja monipuolisilla.



Kuva 68 Jalankulun esteet alaryhmittäin.

Paljon autoilevilla ja monipuolisilla **pyöräilyä haittaavat** eniten sää- ja keliolosuhteet, huomattavasti autottomien ryhmää enemmän. Paljon autoilevilla mukavuuden ja laiskuuden sekä pitkien etäisyyksien merkitys käytön esteenä on selvästi muita ryhmiä suurempi. Autottomien ryhmässä korostuu puolestaan korostuvat puutteet yksilön tiedoissa ja taidoissa selvästi muita ryhmiä enemmän.

Turvattomuus ei näytä olevan jalankulun tai pyöräilyn käyttöä haittaavien tärkeimpien tekijöiden joukossa. Paljon autoilevat kokevat puolestaan liikennenympäristön puutteet suuremmaksi ongelmaksi jalankulun ja pyöräilyn kannalta kuin autoilevat tai autottomat. Turvallisuuden merkitys estetekijänä korostuu taas enemmän monipuolisilla ja autottomilla kuin paljon autoilevilla.



Kuva 69 Pyöräilyn käytön esteet alaryhmittäin.

10 ERITYISRYHMÄT

10.1 Liikkumis- ja toimintaesteiset

Ryhmän kuvaus

Liikkumis- ja toimintaesteisiä ovat henkilöt, joiden kyky liikkua, toimia tai kommunikoida itsenäisesti on sairauden, vamman, ikääntymisen tai muun syyn johdosta heikentynyt väliaikaisesti tai pysyvästi. Liikkumis- tai toimintaesteisyys voi olla näkyvää tai näkymätöntä. Liikkumis- ja elämäntavoiltaan tämä ryhmä on hyvin heterogeeninen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003a.)

Pysyvästi liikkumis- tai toimintaesteisiä on Suomessa väestöstä noin kymmenesosa. Lisäksi huomattava määrä ihmisiä vammautuu tilapäisesti. Liikkumisesteisiksi voidaan katsoa myös raskaiden kantamusten tai pienten lasten kanssa liikkuvat henkilöt. Onkin arvioitu, että ihmiset ovat elinajastaan keskimäärin 40 prosenttia eri tavoin liikkumis- tai toimintarajoitteisia (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003a). Tienkäyttäjättyytyväisyystutkimuksessa 18–74-vuotiaista suomalaisista itsensä liikkumis- ja toimintaesteiseksi luokitteli noin 4 %. Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (2004–2005) peräti 11 % vastaajista koki liikkumisen jollakin kulkutavalla vaikeaksi vanhuudesta, vammasta, sairaudesta tms. johtuen.

Liikkuminen osana elämää

Itsenäinen liikkumismahdollisuus on myös tälle ryhmälle keskeinen elämänlaatutekijä. Esteetön liikkuminen mahdollistaa omatoimisuuden ja toimintavapauden. Itsenäinen liikkuminen on myös yhteiskunnan kannalta edullisempää kuin avustettu. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003a.)

Liikkumis- ja toimintaesteiset henkilöt eivät lähtökohtaisesti eroa muista kansalaisista liikkumistarpeidensa suhteen. Koetut vaikeudet ovat luonnollisestikin vaikuttaneet käytännön liikkumisvalintoihin. Ruotsissa on todettu, että liikkumisrajoitteiset henkilöt matkustavat puolet siitä mitä väestö keskimäärin, eli saman verran kuin yli 65-vuotiaat (Elmqvist 2000).

Liikkumis- ja toimintaesteisistä henkilöistä useimmat käyttävät henkilöautoa ja myös pitävät sitä parhaana kulkutapana. Sekä ajotaidon että ajoneuvon hankkiminen tulee vammaiselle henkilölle kuitenkin huomattavasti tavallista kalliimmaksi. Monet heistä tarvitsevat erikoisvarustellun ajoneuvon. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003a.)

Tienkäyttäjättyytyväisyystutkimuksessa itsensä liikkumis- ja toimintaesteiseksi lukevista noin puolet ajaa itse autoa säännöllisesti. Kolme neljästä asuu autollisessa taloudessa. Vuosittaisten ajosuoritteiden osalta ryhmä ei merkittävästi tämän tutkimuksen mukaan eroa keskimääräisestä. Esimerkiksi 18–

24-vuotiaiden ryhmän ajosuorite on liikkumis- ja toimintaesteisten suoritetta pienempi.

Säännöllisesti linja-autoa liikkumis- ja toimintaesteisistä käyttää hieman keskimääräistä suurempi osuus. Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan noin 75 % liikkumis- ja toimintaesteisistä pystyy käyttämään linja-autoa (Elmquist 2000).

Polkupyörää täysin käyttämättä jättävien osuus on selvästi keskimääräistä suurempi, noin puolet ryhmästä. Pyöräilyn aktiivisuuden ja kävelysuoritteen osalta ryhmä poikkeaa muista: esimerkiksi yli kilometrin vuorokaudessa kävelvien osuus on keskimääräistä selvästi pienempi.

Henkilöauton ohella liikkumis- ja toimintaesteiset henkilöt voivat käyttää liikkumisessaan kevyitä ajoneuvoja, ns. mopoautoja tai mönkijöitä, joiden ajamiseen ei vaadita ajokorttia. Maanteillä liikkuessaan nämä vievät tien poikkeileikkauksesta tilaa lähes saman verran kuin henkilöautokin, mutta ajavat huomattavasti hitaammin, mikä voi aiheuttaa turvallisuusriskin (vrt. Luhtanen 2004). Kolmi- tai nelipyöräiset sähkömopot ovat yleistyneet Keski-Euroopassa, ja saman voidaan ennakoida tapahtuvan myös Suomessa, etenkin kaupunkialueilla (Elsa-ohjelma 2004). Sähkömopot käyttävät pääasiassa kevyen liikenteen reittejä.

Kaikille avoimen joukkoliikenteen lisäksi liikkumis- ja toimintaesteiset käyttävät myös yhteiskunnan tarjoamia kuljetuspalveluja. Omatoimisen liikkumisen vaihtoehtona oleva kuljetuspalvelu on kallein tapa liikkua, ja sen edellyttämä ennakkotilaus rajoittaa spontaania liikkumista.

Liikkumisen ongelmat ja haasteet

Liikkumis- ja toimintaesteiset henkilöt ovat ryhmänä heterogeeninen. Heillä on yksi tai useampi samanaikaisesti liikkumista vaikeuttava tai rajoittava ominaisuus.

Näkövammaiset henkilöt ovat omatoimisina liikkujina joko jalankulkijoita tai julkisten liikennepalveluiden käyttäjiä, koska ajoneuvon ohjaaminen on heille mahdotonta. Suurimmalla osalla näkövammaisista henkilöistä on jokin muukin liikkumis- tai toimimiseste. Näkövammaiselle soveltuva liikkumisympäristö on selkeä ja helposti hahmotettava. Liikkumisen apuna toimivat opastavat pinnoitteet. Tummiin ja vaaleiden pintojen tulee tukea tilan hahmotusta. Lasipinnat on merkittävä riittävän selkeästi. Heijastusten ja kiiltojen syntyä on vältettävä sekä oikeilla materiaalivalinnoilla että valaistuksella. (Elsa-ohjelma 2004.)

Julkisen liikenteen käyttöön liittyvät suurimpia ongelmia ovat oikean kulkuneuvon tunnistaminen, tarvittaessa pysäyttäminen ja sisäänkäynnin löytäminen, vapaan paikan löytäminen, oikea-aikainen poistuminen sekä siirtyminen kohteeseen kulkuneuvosta poistumisen jälkeen. Täysin sokeat ovatkin riippuvaisia avustajasta tai tämän puuttuessa liikennejärjestelmään sisältyvästä palvelusta. (Elsa-ohjelma 2004.)

Kuurot ovat henkilöitä, jotka eivät kuule lainkaan. Osa heistä on syntymästään asti kuuroja, osa jossain elämänvaiheessa kuuroutuneita. Syntymäkuu-

rojen äidinkieli on viittomakieli, ja heidän muu kielitaitonsa saattaa olla vajaavaista. Koska heillä ei usein ole mahdollisuuksia saada palvelua äidinkielellään, vain harva käyttää joukkoliikennettä. Yksityisauton käyttö on kuurojen keskuudessa yleisempää kuin väestössä keskimäärin. Huonokuuloiset pystyvät hyödyntämään liikennejärjestelmää yleensä hyvin, mutta osa informaatiosta perustuu kuuloaistiin ja jää siten havaitsematta (esim. kuulutukset joukkoliikenteessä, radion kautta annettu liikennetilannetiedotus). (Elsa-ohjelma 2004.)

Liikkumisesteisten henkilöiden liikkumiskyky vaihtelee. Lievimmin liikkumisesteiset pystyvät kulkemaan tavanomaisessa ympäristössä, mutta heidän kohdallaan korostuvat tarve lyhyisiin välimatkoihin sekä kulkureitin laatu, kuten talvikunnossapito ja liukkauden torjunta. Apuvälineiden, kuten rollaattorin tai pyörälin käyttäjät tarvitsevat esteettömät kulkureitit (ks. esteettömyyden vaatimuksista yksityiskohtaisemmin: Tiehallinto 2002.)

Joukkoliikennepalveluissa esteettömyys toteutuu nykyisin vaihtelevasti. Jalankulkureittien esteettömyys matkaketjun osana on myös joukkoliikenteessä merkittävä tekijä, sillä esimerkiksi liukas ja polanteinen kävelytie pysäkillä voi estää itsessään esteettömän linja-autopalvelun käytön.

Henkiset rajoitteet vaikuttavat sekä joukkoliikennepalvelujen että ajoneuvojen käyttöön. Eriasteiset mielenterveyden ongelmat aiheuttavat usein pelokkuutta ja arkuutta, mikä vaikeuttaa joukkoliikennepalveluiden käyttöä. Monimutkaiset aikataulut tai vaikeus muistaa reitin eri vaiheet voi myös estää eri kulkutapojen itsenäistä käyttöä. Ajo-oikeuden saaminen moottoriajoneuvon käyttöön voi estyä henkisistä rajoitteista johtuen. Vaikka liikenneympäristön suunnittelussa pyritään varmistamaan riittävä toiminta-aika myös hitaammille kuljettajille, aiheuttavat havainnointi-, reagointi- ja päätöksentekokyvyn puutteet ongelmia nopearytmisessä liikenteessä. (Elsa-ohjelma 2004).

Kehitysvammaiset tai muusta syystä henkisiltä kyvyiltään rajoitteiset henkilöt ovat pieni ja melko näkymätön ryhmä, ja heidän ongelmiinsa vastaaminen tuottaa vaikeuksia jo sen vuoksi, että he eivät pysty kommunikoimaan rajoitteensa laadusta. (Elmqvist 2000.)

Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Aistivammaiset henkilöt eivät kykene hyödyntämään kaikkea saatavilla olevaa tietoa liikennepalveluista. Tietoa tulisi olla saatavissa aina vähintään kahden rinnakkaisen tiedonvälityskanavan kautta. Informaatio on syytä jakaa muodossa, jossa väärinymmärtämisen vaara on mahdollisimman vähäinen. Sanallisen viestinnän tukena tulee käyttää kansainvälisiä kuvasyboleja. Myöskään avun tai palvelun tarpeen ilmaisemisen ei tulisi edellyttää puheviestintää. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003b.)

Eri vammaisryhmät ovat vahvasti organisoituneet, ja muun muassa liikennepalveluita koskeva tieto välittyy tehokkaasti järjestöjen kautta. Erityisesti kuurot muodostavat oman, kulttuurisesti sitoutuneen yhteisön. Sen sijaan ne vammat ja rajoitteet, jotka ovat syntyneet elämän aikana ja ehkä hyvin korkeassa iässä, eivät luo yhteisöllisyyttä. Usein on päinvastoin

Ryhmän tulevaisuuden näkymät

Väestön ikärakenteen muutos tulee todennäköisesti lisäämään erilaisten liikkumis- ja toimintaesteisten osuutta liikenteessä, sillä suurin osa liikkumis- tai toimintaesteisistä on jo nykyin ikääntyneitä. Ikääntyneille on myös tyypillistä, että samalla henkilöllä on useita samanaikaisia rajoitteita, jotka eivät aina ole yksittäisinä merkittäviä, mutta yhdessä haittaavat liikkumista.

Tarve selkeälle ja esteettömälle liikennejärjestelmälle siis kasvaa. Eri liikkumis- ja toimintaesteisten ryhmien tarpeet ovat osittain keskenään ristiriitaisia ja myös ristiriitaisia muun väestön kanssa (esimerkiksi liikenteen nopeuttaminen vs. pidemmät toiminta-ajat), joten priorisointeja joudutaan tekemään.

Ryhmän liikennejärjestelmään kohdistamia vaatimuksia

Liikkumisen rajoitteet esiintyvät mitä moninaisimpina ja jopa tilanteen mukaan vaihtelevina yhdistelminä. Siksi olisikin syytä muokata koko liikennejärjestelmä esteettömäksi räätälöityjen erityispalvelujen tarjoamisen sijaan. Tällöin liikennejärjestelmä soveltuu sen enempää miettimättä mahdollisimman monelle kansalaiselle.

Liikkumis- ja toimimisesteisistä henkilöistä useimmat käyttävät henkilöautoa ja myös pitävät sitä parhaana kulkutapana. Tieliikenteessä liikkumisvammaiset kykenevät liikkumaan samalla tavalla kuin muutkin. Pysäköinnin helpottamiseksi rakentamismääräykset edellyttävät invapysäköintipaikkojen varaamista, joiden käyttöoikeuden myöntää poliisiviranomainen. Luvan haltija voi myös ilmaiseksi pysäköidä maksullisille pysäköintipaikoille. (LVM 2003a, 75–79)

Ajoneuvoon pääsy ja siitä poistuminen voivat tuottaa vaikeuksia, samoin eräät autoiluun liittyvät toimenpiteet, kuten esimerkiksi tankkaaminen nykyisenä automaattiasemien valta-aikana. Liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen väärinkäyttöä esiintyy, joten paikat eivät aina ole niitä tarvitsevien käytettävissä.

Liikenteen lisääntyessä on liikenneympäristö monimutkaistunut ja asettaa entistä suurempia vaatimukset sitä käyttäville (Elmquist 2000). Liikkumis- ja toimintarajoitteiden tunnistamisessa ja liikennejärjestelmän ”käyttäjävaatimusten” asettamisessa on myös sosiaalipoliittinen ulottuvuus. Mitä tiukempia vaatimuksia asetetaan liikenteessä toimiville, sitä suurempi osa väestöstä syrjäytyy omatoimisesta liikkumisesta. Mikäli liikennejärjestelmä suunnitellaan kyvyiltään heikoimpien ehdoilla, edellyttää se muilta liikkujaryhmiltä joustavuutta, esimerkiksi alhaisempien ajonopeuksien hyväksymistä.

Myös joukkoliikenteessä on piilevä intressiristiriita liikkumis- ja toimintaesteisten ja muiden matkustajien välillä. Palvelulinjojen viemä kapasiteetti voi vähentää vuorotiheyttä ja siten heikentää joukkoliikenteen suosiota ja sen toimintaedellytyksiä kokonaisuutena. Esteettömyys voi merkitä myös kompromisseja esimerkiksi kaukoliikenteen bussikaluston rahtikapasiteetissa. Ratkaisuksi on esitetty kutsuohjattua liikennettä sekä joustolinjoja, jotka ajavat vain niiden linjan pysäkkien kautta, joilla on kyytiin tai pois pyrkiviä. (Elmquist 2000.)

Esteettömyyden toteutuminen edellyttää laadukasta kunnossapitoa ja valpautta vaihtelevissa olosuhteissa. Etenkin talvikunnossapitoon kohdistuu suuria vaatimuksia. Liikkumis- ja toimintaesteisten henkilöiden kannalta ympäristön pientenkin yksityiskohtien on oltava kunnossa myös rakentamisen ja kunnossapidon aikana (LVM 2002). Monessa tapauksessa hyvä lopputulos ei kuitenkaan edellytä lisätoimenpiteitä tai -resursseja, vaan tarpeen tiedostamista ja huomioonottamista normaalissa toiminnassa. Esimerkiksi ajoradalta poistettu lumi tulee sijoittaa paikkaan, jossa se ei aiheuta kiertämistarvetta jalankulkijoille, ja teiden ylityskohdat ja pysäkit tulee puhdistaa niin, ettei muutoin toimiva matkaketju katkea kulkutielle unohtuneen jääharjanteen vuoksi.

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen (2006) pohjalta voidaan nostaa lisäksi esille seuraavia ryhmän tarpeita ja odotuksia heijastavia tuloksia:

- Liikkumis- ja toimintaesteiset ovat keskimääräistä tyytymättömpiä pääteiden kuntoon kesällä.
- Ryhmästä keskimääräistä suurempi osa on lisäksi tyytymättömiä ajorata-merkintöjen näkyvyyteen pääteillä.
- Liikkumisen auton kuljettajana ryhmä kokee keskimääräistä hieman harvemmin turvalliseksi sekä pääteillä, muilla teillä että taajamissa. Vastavasti turvattomuutta koetaan jalankulku- ja pyöriteillä keskimääräistä useammin.

10.2 Ammatikseen autoilevat

Ryhmän kuvaus

Työkseen liikkuvien määrästä ei ole olemassa tilastotietoa, koska osa- tai täysiaikainen liikkeellä oleminen voi kuulua eri ammattien toimenkuvaan. Liikenteen työllisyystutkimuksissa on käytetty lähteenä Suomen yritykset -tilastoa. Vuonna 2004 liikennetoimialaan kuuluvilla säännöllisen linja-autoliikenteen, linja-autojen tilausliikenteen, taksiliikenteen ja tieliikenteen tavarankuljetuksen aloilla työskenteli noin 60 000 henkilöä (Tilastokeskus 2006). Nämä kaikki henkilöt eivät ole autonkuljettajia, mutta toisaalta teollisuuden ja kaupan yrityksissä on kuljettajia, jotka eivät ole luvuissa mukana.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n jäsenistö muodostuu yli 50 000 kuljetusalan ammattilaisesta. Mukaan kuuluu mm. ahtaaja- ja huolinta-alaa sekä terminaalitoimintoja edustavia henkilöitä, joten kaikki eivät ole ammatti-autoilijoita. (www.akt.fi). Toisaalta kaikki ammattiautoilijat eivät kuulu liittoon.

Myös monen esimerkiksi esittely- ja myyntityössä toimivan toimenkuvaan kuuluu ajamista merkittävässä määrin. Yli sadan toimipaikan aineistosta kootun tutkimustiedon mukaan vain joka viidennessä toimipaikassa tehdään töitä vain työpaikalla. Noin 40 % työntekijöistä tekee töitä myös työpaikan ulkopuolella. Tutkimukseen vastaajista noin viidennes teki nk. liikkuvaa työtä, jossa työskennellään varsinaisen työpaikan lisäksi joskus joko työmatkoilla, asiakkaan luona tai toisessa toimipaikassa. Tutkimuksen toimipaikat

edustavat monipuolisesti suomalaisia työpaikkoja. (Melin & Mamia 2006, Uhmavaara ym. 2005.)

Kesäkuussa 2006 Manner-Suomen ajoneuvorekisterissä oli lähes 90 000 kuorma-autoa ja noin 11 000 linja-autoa. Lisäksi pakettiautoja oli lähes 280 000 kappaletta. (AKE 2006).

Näiden lähteiden perusteella Suomessa voidaan siis arvioida olevan vähintään 50 000–60 000 ammattiautoilijaa. Lisäksi huomattavalla määrällä työntekijöitä merkittävän osan työpäivää muodostaa liikkuminen.

Liikkuminen osana elämää

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen aineisto ei mahdollista ammattiautoilijoiden erottamista omaksi alaryhmäkseen. Tietoa ammattiautoilijoiden matkustuskäyttäytymisestä ei siten Suomessa ole olemassa, mutta Tiehallinnon asiakastytyväisyystutkimus antaa viitteitä vuosittaisista ajosuoritteista. Tutkimukseen vastanneista ammattiautoilijoista alle 20 000 km vuodessa ajoi vain noin joka kahdeskymmenes kuljettaja. Joka viides ajoi 20 001–50 000 km/vuosi tai yli 100 000 km/vuosi. Suurin osa, eli kolme kuljettajaa viidestä ajoi 50 001–100 000 km vuodessa. Yli 100 000 km/vuosi suoritteet keskittyivät lähinnä pitkämatkaisia runkokuljetuksia ajaville kuljettajille, mutta myös jossain määrin matkustajaliikennettä ajaville linja-auton kuljettajille. (as tyt. talvi 2005)

Eri toimialoihin liittyvien kuljetusten suoritteita, ominaisuuksia ja tarpeita on käsitelty yksityiskohtaisemmin Elinkeinoelämän tarpeet (ELITA) - tutkimuksessa.

Liikkumisen ongelmat ja haasteet

Ruotsissa tehtiin 60 syvähaastattelua ja 12 fokusryhmäkeskustelua, joiden tavoitteena oli löytää yrityselämän ongelmia liittyen liikkumiseen ja liikennejärjestelmään. Esille tuli mm. seuraavia asioita (Vägverket 2004):

- Yritykset, joilla on omaa ajoneuvokalustoa, kokevat liikennejärjestelmään liittyvät ongelmat huomattavasti merkityksellisemmiksi kuin yritykset, joilla ei ole omaa ajoneuvokalustoa.
- Yrityksillä on usein tarve päivittäisille kuljetuksille. Tämä voi henkilökunnan ja liikennejärjestelmän näkökulmasta olla ongelma. Esimerkiksi lastaus ja purku saattavat ajoittua ongelmalliseen ajankohtaan muun liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta.
- Hinnalla ja toimitustarkkuudella on suuri merkitys kuljetusyrityksen valinnassa. Turvallisuus- ja ympäristötekijät mainittiin myös.
- Tarve sujuvalle liikennevirralle on suuri, joten tien kuntoon, hoitoon ja kunnossapitoon liittyvät tekijät ovat tärkeitä.
- Teiden huonoa tasoa erityisesti pienten teiden osalta pidetään erittäin merkittävänä liikennejärjestelmän ongelmana.
- Teiden huonon kunnon ja hoidon puutteiden pelättiin johtavan heikentyneeseen liikenneturvallisuuteen ja ongelmiin liikennevirran sujuvuudessa.

- Jonot nähtiin merkittävänä liikennejärjestelmän ongelmana erityisesti Tukholman alueella.
- Liikenneturvallisuusongelmana tuotiin esille myös pienten teiden varsilla kulkevat kävelijät ja pyöräilijät. Myös hirvieläimet mainittiin riskitekijänä.
- Matkailuun liittyvät toimijat toivat esille puutteet viitoituksessa.
- Linja-autoliikenne toi esille asiakkaiden kyytiin ottamisen ja pois jättämiseen liittyvät turvallisuusongelmat.
- Ongelmaksi nähtiin myös tiedonsaanti. Esimerkiksi väylähankkeiden lähellä olevien toimijoiden informoimista ja heidän antamansa palautteen vastaanottoa pidettiin tärkeänä.
- Yritysmaailman, kuntien, urakoitsijoiden, rataviranomaisen ja tieviranomaisen välisessä yhteistyössä ja kommunikaatiossa nähtiin toisinaan olevan ongelmia ja kehittämisen paikkaa.

Kun suomalaisilta linja-auton kuljettajilta kysyttiin linja-autoliikenteen turvallisuuden vaikuttavia tekijöitä, nousi ehdottomasti tärkeimpänä esille linja-autonkuljettajan oma toiminta. Tätä seuraavat tekijät olivat linja-auton kunto, sää ja keliolosuhteet, muiden tiellä liikkujien toiminta, liikenteen aikataulut ja teiden kunto. Ympäristön ja olosuhteiden vaarallisuutta arvioidessa vaarallimpina asioina pidettiin korkeaa nopeutta, pieniä turvallisuusvälejä, teiden liukkautta, tuulista säätä yhdessä liukkauden kanssa ja polanteita teissä. Kuljettajaan liittyvistä vaaratekijöistä esille nousi erityisesti vähäinen uni ja aikataulupaineet. Myös kevyen liikenteen ennalta-arvaamaton käyttäytyminen tuotiin ongelmana esille. (Soininen 2004.)

Arvot ja joukkoviestimien käyttö

Taloustutkimuksen Valugraphics-tutkimuksen pohjalta verrattiin liikkuvaa työtä tekevien asenteita muiden työssäkäyvien tai opiskelevien vastaajien asenteisiin. Liikkuvaa työtä tekeviä henkilöitä aineistossa oli vain noin 50, joten tulokset ovat suuntaa-antavia. Liikkuvaa työtä tekevistä neljä viidestä ajoi yli 30 000 km vuodessa.

Eroja löytyi ympäristöasenteissa: liikkuvaa työtä tekevät jättivät harvemmin käyttämättä autoa ympäristösyistä kuin muuntyyppistä työtä tekevät ja näkivät muita harvemmin liikenteen aiheuttaman melun suureksi ongelmaksi Suomessa.

Tilastollisesti merkittävä ero saatiin viiden autoiluun liittyvän väittämän osalta. Liikkuvaa työtä tekevät arvioivat useammin ajavansa reiluakin ylinopeutta kuin muun tyyppistä työtä tekevät. Tosin hieman harvempi ilmoitti tekevänsä sitä kuin keskimäärin yli 30 000 km vuodessa ajavat yleisesti. Työkseen liikkuvat kokivat vain harvoin itsensä epävarmaksi auton ratissa. Liikkuvaa työtä tekevät hyväksyivät nopeusrajoitusten alentaminen talven ajaksi harvemmin kuin työssäkäyvät keskimäärin. Asenne vastasi pitkälti yli 30 000 km/vuodessa ajavien asenteita. Tulosten valossa näyttääkin siltä, että useat asennetekijät liittyvät enemmän ajamiseen suureen määrään kuin ammatti-autoiluun.

Tiehallinnon internetsivuilta ammattiautoilijat hakevat ajantasaisista liikenne- ja kelitietoa sekä tiedotteita. Ajantasainen tieto keliolosuhteista ja liikenneti-

lanteesta ovat asioita, joita ammattiautoilijat ovat erittäin kiinnostuneita saamaan Tiehallinnon sivujen kautta myös tulevaisuudessa. Ajantasaista tietoa keliolosuhteista pidetään yleisesti hieman tärkeämpänä kuin tietoa liikennetilanteesta. Ammattiautoilijat olisivat kiinnostuneita saamaan sivujen kautta enemmän tietoa tienpidosta (esim. turvallisuus ja kunnossapito) kuin nykyään on saatavilla. Ammattiautoilijat kiittävät Tiehallinnon sivujen ajankohtaisuutta ja tietojen ajantasaisuutta useita muita ryhmiä enemmän, joka kertoo siitä, että ryhmä keskittyy käyttämään lähinnä jatkuvasti päivittyviä tietoja. Tutkimukseen on vastannut vain vähän ammattiautoilijoita, joten tuloksia on pidettävä suuntaa-antavina. (Tiehallinnon internetsivujen käyttäjätutkimus 2006.)

Tarpeet liikennejärjestelmälle ja tienpidolle

Maantiekuljetukset ovat yhä tärkeämpi osa yhteiskunnan toimintaa ja taloudellista kilpailukykyä. Kuljetusten määrä ja kuljetuskaluston koko on kasvanut, minkä lisäksi logistiset aikataulu- ja täsmällisyysvaatimukset ovat tiukentuneet. Niiden vastapainoksi on luotu säädökset kuljettajien työajoista ja työturvallisuudesta, jotta työolot pysyisivät inhimillisinä ja liikenneturvallisuus mahdollisimman hyvällä tasolla. Näissä ristipaineissa lepotauot on voitava pitää sellaisissa paikoissa, jotka sijaitsevat sekä kuljetusreittien että kuljettajien työaikojen kannalta mahdollisimman optimaalisesti. Lisäksi käytettävien taukopaikkojen ja niiden palvelujen pitäisi olla raskaan liikenteen tarpeisiin suunniteltuja. Se tarkoittaa sitä, että alueilla on riittävästi tilaa kuorma-autojen lyhytaikaiseen ja monituntiseen pysäköintiin, alueilla liikennöinti ja operointi on sujuvaa ja turvallista ja että alueilla on tarjolla riittävät peruspalvelut, kunnossapito ja informaatio 24 tuntia vuorokaudessa vuoden jokaisena päivänä. Myös vaarallisten aineiden kuljetukset, erikoiskuljetukset ja raskaan liikenteen valvonta on otettava huomioon alueiden suunnittelussa. (Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiirin alueella, Raporttiluonnos 10.11.2006. Uudenmaan tiepiiri 2005).

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimuksen mukaan raskaan liikenteen edustajat kokevat yksityishenkilöitä useammin liikenteen sujuvuuden talvella huonoksi erityisesti taajamissa, mutta myös pääteillä taajamien ulkopuolella. Liikenteen sujuvuuden huonoksi talviaikaan kokee taajamissa yli neljännes ja pääteillä taajaman ulkopuolella joka viides raskaan liikenteen edustajista. Myös kesällä liikenteen huonosti sujuvaksi kokevia on hieman enemmän raskaan liikenteen edustajissa kuin yksityishenkilöissä. Ero on vain muutaman prosentin luokkaa.

Kun yksityishenkilöistä joka kymmenes ei hyväksynyt nopeusrajoitusten alentamista talvella 2005, ammattiautoilijoista osuus oli joka viides. Kielteisesti nopeusrajoitusten alentamiseen suhtautuvien määrä on kuitenkin pienentynyt sekä yksityishenkilöiden että ammattiautoilijoiden keskuudessa.

Ammattiautoilijoiden näkökulmasta tärkeitä tienpidon toimia, joiden hoitoon ollaan tyytyväisiä, ovat pääteiden lumen aurauus ja liukkauden torjunta. Sen sijaan tyytymättömiä ammattiautoilijat ovat muiden teiden lumen auraukseen, liukkauden torjuntaan ja tienpinnan tasaisuuteen. Muiden kuin pääteiden talvikunnossapitoa pidetään tärkeänä asiana. Tienpitoon liittyviltä asenteiltaan ammattiautoilijat muistuttavat eniten paljon autoilevien (yli 30 000

km/vuosi) yksityishenkilöiden asenteita. Tienpidon tasoon liittyvät toiveet ja tarpeet näyttävätkin syntyvän enemmän ajokokemuksen kuin esimerkiksi alan koulutuksen kautta.

Noin neljä viidestä raskaan liikenteen edustajasta ei hyväksy nopeusrajoitusten alentamista taajamien ulkopuolella liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Taajamissa vastaava osuus on 55 %. Kielteisesti asiaan suhtautuvien osuus on molemmissa tapauksissa noin 20 prosenttiyksikköä suurempi kuin yksityishenkilöiden tapauksessa.

Kesällä, kuten talvellakin, tyytyväisimpiä ammattiautoilijat ovat pääteiden kuntoon. Tärkeänä pidetään sorateiden kuntoa keväällä ja kesällä, mutta erityisesti keväällä siihen ollaan tyytymättömiä. Myös päällysteiden kunto muilla teillä on tärkeä, mutta tyytymättömyyttä aiheuttava asia.

Nevala ym. (2003) ovat arvioineet suoraan elinkeinoelämän kuljetusten täsmällisyyteen ja nopeuteen liittyviä teknisiä palvelutasotekijöitä olevan esimerkiksi talvikunnossapito (liukkauden torjunta), ruuhkaisuus ja tieverkon toimintavarmuus eli häiriötekijöiden, kuten onnettomuuksien ja tietöiden, vaikutusten minimointi. Sekä ruotsalaisesta että suomalaisista tutkimusaineistoista ja kirjallisuudesta saatava tulos on vastaava. Ennen kaikkea toivotaan sujuvaa, ennakoitavaa (täsmällistä) ja turvallista liikkumista. Näiden nähdään syntyvän hyvästä teiden ylläpidosta ja perustasosta sekä tiedottamisesta.

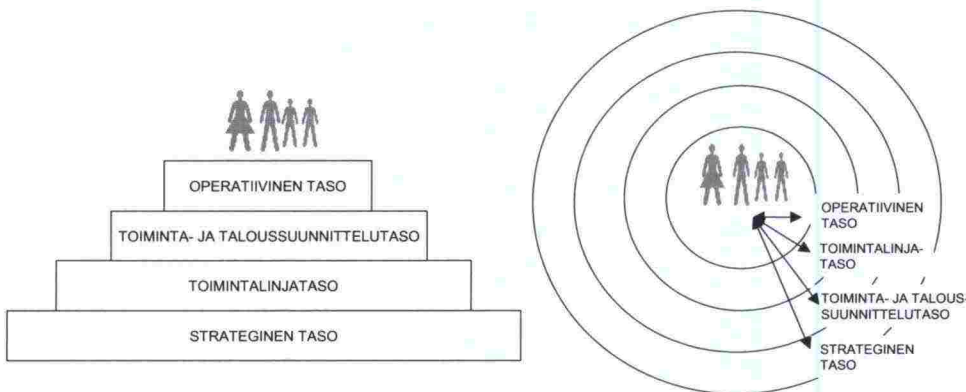
11 TUTKIMUSMENETELMÄT

Tässä luvussa esitetään liikkumistarpeisiin liittyviä tietopuutteita sekä kehittämisehdotuksia Tiehallinnon käyttämiin tutkimusmenetelmiin asiakastiedon hankinnassa. Näkökulmana on lähinnä strategisen tason suunnittelu ja tutkimuskohteena liikkumistarpeet.

11.1 Tietotarpeista Tiehallinnon toiminnassa

Liikennejärjestelmän kehittämisessä ja ylläpidossa tarvitaan tietoa ihmisten liikkumistarpeista ja liikkumisesta, maankäytöstä ja yhdyskuntarakenteesta sekä itse liikennejärjestelmästä. Näistä maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteita koskevat tiedot ovat Tiehallinnon näkökulmasta toimintaympäristötietoa, joka hankitaan ja jalostetaan Tiehallinnon ulkopuolelta. Sen sijaan Ihmisten liikkumista ja liikennejärjestelmää koskevat tiedot ovat oleellinen osa Tiehallinnon omia prosesseja. Tiedon hankkimisessa ja hyödyntämisessä oleellinen näkökulma on käyttäjälähtöisyyden huomioonottaminen.

Tiehallinnon toiminnan kannalta oleellista on tunnistaa: mitä tietoa eri suunnittelutasoilla tarvitaan, miksi sitä tarvitaan ja miten tietoa hyödynnetään toiminnassa. Kerättävä tieto pitää jalostaa ja sisäistää osaksi toimintaa.



Kuva 70 Käyttäjälähtöisyys Tiehallinnon suunnittelutasoilla.

Käyttäjälähtöisyyden tulee näkyä kaikilla Tiehallinnon suunnittelutasoilla (ks. kuva). Luonnollinen ja reaaliajassa toimiva rajapinta käyttäjälähtöisyyteen on operatiivisella tasolla, jossa tarvitaan konkreettista tietoa liikkujien tarpeista eri ajankohtina ja eri paikoissa (esim. tiepiirissä, kunnassa). Strategisella tasolla puolestaan on oleellista tunnistaa käyttäjien tarpeet yleisemmällä tasolla (esim. eri ryhmien liikkumistarpeet nyt ja tulevaisuudessa, yleiset asenteet) sekä pyrkiä tunnistamaan niiden ja yhteiskunnan liikennepoliittisten tavoitteiden suhde (mm. mahdolliset konfliktit). Toiminta- ja taloussuunnittelussa ja toimintalinjatasolla sovitetaan käytännössä yhteen käyttäjien ja yhteiskunnan tavoitteita ottamalla huomioon käyttäjien konkreettisia ja yleisempiä tarpeita sekä toiminnalle asetetut tavoitteet ja varatut resurssit.

Tässä raportissa esitelty liikkumistarvetieto on strategista tietoa, jota ei voida välttämättä hyödyntää varsinaisessa operatiivisessa toiminnassa. Sen sisäistämisen tulisi tapahtua strategisella tasolla, jonka kautta se vaikuttaa ko-

ko muuhun toimintaan ja heijastuu siten myös muille suunnittelu- ja toimintataseille. Toiminnan loppupäässä, esimerkiksi ylläpidossa ja hoidossa, puolestaan ollaan lähellä asiakasta ja oleellista on pystyä mittaamaan toiminnan tehokkuutta ja laatua, mikä edellyttää yksityiskohtaista tietoa liikenteestä (aika ja paikka) ja tiivistä vuorovaikutusta asiakkaan kanssa (asiakas palaute, tyytyväisyystutkimukset).

11.2 Keskeiset tietopuutteet ja ongelmat

1) Miten ymmärrys liikkumistarpeista syntyy?

Yksilön liikkumistarpeiden tarkastelun ongelmalliseksi tekee se, että ne ovat aina osa laajempaa kokonaisuutta. Syyt liikkumisen valintoihin syntyvät esimerkiksi asuinpaikan, työnteon ja elämäntavan valinnoista. Tällä hetkellä liikkumisvalintoja tutkitaan menetelmillä, jotka tuovat vain vähän esille piileviä tarpeita, valintojen syitä ja asennetekijöitä. Usein myös itsestäänselvytykset, kuten "arjen rutiinit", jäävät dokumentoimatta. Ne kuitenkin selittävät matkustamisen valintoja. Kun nähdään vain osa kuvasta, on kokonaisuutta vaikea ymmärtää.

Liikkumisvalintoja tutkitaan yleensä yhden vuorokauden näkökulmasta ja tarkasteluyksikkönä on yksilö. Elämän syklit (arki, viikonloppu, loma, elämänvaihe, jne.) vaatisivat enemmän tutkimusta. Toistuvuuden ja rutiinin merkitys, sekä päätöksenteon aikajänne ovat epäselviä. Esimerkiksi se, paljonko liikkumisvalinnoista tosiasiasa tehdään päivittäisellä tasolla, on epäselvää. Lisäksi perhe vaikuttaa yksilön valintoihin. Sen merkitys on usein aliarvioitu ja tapoja perheen huomioon ottamiseen tutkimuksissa on toistaiseksi vain vähän.

Liikkumistarpeiden kokonaisuuden ymmärtämiseksi on toisaalta pureuduttava syvälle ihmisen tarpeisiin ja toisaalta pystyttävä ymmärtämään esille saatavan ilmiön laajuus. Tämä on käytännössä mahdollista vain yhdistämällä laadullisia ja määrällisiä tutkimusmenetelmiä. Tämä tarkoittaa lisäksi sitä, että erillisten yksittäisten tutkimusten sijaan olisi tehtävä tutkimusten sarjoja.

2) Koettu vai mitattu?

Jokainen ihminen kokee ympäröivän liikennejärjestelmän eri tavalla. Liikkumisen merkityksestä tai liikennejärjestelmässä koetuista ongelmista ei voida tehdä päätelmiä kysymättä ihmisiltä, miten he nämä asiat kokevat. Tietoa liikkumisen merkityksestä eri liikkujaryhmille on kuitenkin olemassa melko vähän ja se on hajallaan.

Matkan merkitystä jäsenetään nykyisillä tutkimusmenetelmillä matkan toiminnallisen merkityksen kautta. Sen sijaan matkan sosiaalista ja tunneperäistä ulottuvuutta ei juuri mitata. Tämäntyyppisten näkökulmien lisääminen sekä määrällisiin että laadullisiin tutkimuksiin olisi tarpeen. Kyseeseen voitulla myös nykyisten mittarien uudelleentulkinta.

Liikennejärjestelmän kehittämiseen on Tiehallinnossa käytössä laatuvaatimuksia ja -mittareita. Viitteitä on saatu siitä, että ainakin osittain käyttäjien arvostamat laatutekijät poikkeavat nyt väylähallinnossa käytetyistä, ainakin

suhteelliselta tärkeydeltään. Tietoa käyttäjien arvostamista laatuvaatimuksista tulisikin siksi lisätä.

3) Mitkä tarpeet ovat paikka- ja aikasidonnaisia?

Operatiivisen tason suunnittelun avuksi tarvitaan pääasiassa paikkasidonnaisia tietoa. Toisaalta operatiivisessa toiminnassa tuotetaan paljon tietoa, jonka avulla olisi mahdollista lisätä strategisella tasolla tarvittavaa ymmärtämystä ihmisten liikkumistarpeista. Ymmärryksen syventyessä liikkujaryhmien tarpeista, voidaan paremmin ottaa kantaa siihen, mikä osa tarpeista on paikkasidonnaisia ja mikä yleistettävissä olevia.

Liikkumistarpeet muuttuvat ajassa. Liikkumistarpeita voidaan myös synnyttää. Liikennejärjestelmän suunnittelussa on tarpeen jäsentää liikkumistarpeiden pysyvyyttä ja ennakoida muutosnopeutta. Tässä selvityksessä muodostettuun käyttäjäryhmittelyyn liittyen voidaan esimerkiksi kysyä, ovatko ikäänntyneen Suomen työkäisten "ankkurit" erilaisia kuin nyt? Miten perhesidonnaisuus poikkeaa luonteeltaan, jos "ankkurina" on lapsen sijaan iäkäs vanhempi?

4) Kenen tarpeita kuunnellaan, miten ryhmät saavutetaan?

Suurin osa nykyisin käytössä olevista tutkimusmenetelmistä (lähinnä kyselytutkimuksia) on suunniteltu tuomaan esille keskimääräisen ihmisen ajatuksia yleisesti tärkeimpinä pidetyistä asioista. Yksittäisen väestösegmentin erityistarpeiden ja ajatusten mittaamiseen ne sopivat huonosti, varsinkin jos segmentin erityistarpeista ei ole ennalta tietoa. Kyselyt eivät useimmiten ole tehokkain tapa selvittää pienten, mutta merkittävien erityisryhmien tarpeita. Tähän soveltuvat paremmin laadulliset tutkimusmenetelmät. Se päätös, minkä ryhmien tarpeita kuullaan ja mihin aihepiiriin liittyen, on osittain myös arvovalinta.

Osallistavien laadullisten tutkimusmenetelmien etuna on mahdollisuus saada syvällisempää tietoa ihmisten liikkumistarpeista. Toisin kuin määrällisissä kyselyissä, otoskoko on useimmiten pieni. Vaikka tavoitteena ei olekaan saavuttaa edustavaa otosta, on tiedettävä minkä ryhmien edustajien tarpeita ja näkemyksiä on oleellista kuulla. Vaikka tiedossa olisikin ryhmät, joiden tarpeista ollaan kiinnostuneita, niiden saavuttaminen ja motivointi saattaa tuottaa ongelmia.

Operatiivisen tason työssä ongelmana on päättää mitä ryhmiä asia koskee, miten heidät saavutetaan (yhteystiedot) ja motivoidaan osallistumaan ja miten heiltä kysytään oikeita kysymyksiä? Strategisen tason työssä saavutavuuden ongelma on hieman erilainen. Joudutaan pohtimaan esimerkiksi sitä, mikä taho edustaa työikäisiä pyöräilijöitä?

5) Tietoa on, mutta onko se saatavilla?

Liikkumista ja liikkumistarvetta käsittelevää tietoa on saatavilla vaihtelevasti. Tärkein liikkumiskäyttäytymistä kuvaava valtakunnallinen tietoaaineisto on säännöllisesti toistettava valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus. Tämän lisäksi tehdään satunnaisesti alueellisia henkilöliikennetutkimuksia sekä erilaisia yksittäisiin suunnittelutarpeisiin liittyviä tutkimuksia. Ongelma on, että

alueellisten ja yksittäisten tutkimusten hyödyntäminen jää usein kertaluonteiseksi. Tavoitteena tulisi olla jatkuvat, vaiheittaiset tutkimusprosessit, joiden tuottama tieto kumuloituisi. Erillisten tutkimusten synnyttämien tietokantojen tulisi olla käytettävissä vielä tutkimuksen jälkeenkin.

Muita toistuvia, liikkumistarpeisiin liittyviä määrällisiä tutkimuksia ovat muun muassa Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimus ja ympäristöministeriön Asuinbarometri. Yhteisanalyyseiden tekeminen näistä aineistoista edellyttäisi taustatietojen synkronointia, jotta aineistot voidaan analysoida käyttäen samoja ryhmittelyjä.

Edellä mainittujen aineistojen lisäksi Tiehallinto kerää jatkuvasti tietoa liikenteestä liikenteen seurannan, erilaisten asiakastyytyväisyystutkimusten ja eri tarkoituksiin räätälöityjen asiakaspaneelien ja mittausten avulla. Nämä menetelmät palvelevat pääasiassa Tiehallinnon toiminnansuunnittelun yksilöityjä tarpeita, eikä niitä toistaiseksi ole voitu hyödyntää yleistetyn liikkumistarvetiedon tuottamisessa. Ylipäätänsä kerättyjen tietojen analysointiin ei ole riittävästi mahdollisuuksia.

Tiehallinnon sidosryhmillä on paljon tietoa ihmisten liikkumistarpeista tai tietoa, jonka avulla tarvetietoa on mahdollista tuottaa (esim. paikkatieto). Tiedon käytettävyyttä lisää muun muassa yhteinen tiedon keräämisen muoto ja tallennustapa. Tärkeää on luonnollisesti yhteinen sopimus tiedon jakamisesta.

6) Mistä ja miten liikkujan kokema hyöty ja tyytyväisyys syntyvät?

Liikkujan tyytyväisyyteen ja kokemaan hyötyyn vaikuttavat itse palvelun tai tuotteen laadun lisäksi yksilön odotukset. Odotuksiin taas vaikuttavat aiemmat kokemukset ja näkemys omista tarpeista, joilta tuotteella pyritään tyydyttämään. Esimerkiksi tielläliikkujan kokemaan hyötyyn moottoritiellä liikkumisesta vaikuttavat itse moottoritien laadun ja sen ylläpidon lisäksi muun muassa Tiehallinnon palvelulupaus ja mediassa annettu kuva moottoriteiden laadusta, omat aiemmat kokemukset moottoritiellä ajamisesta ja se tarve, jonka vuoksi ollaan liikkeellä (esimerkiksi kiireinen työmatka vai sunnuntai-ajelu). Eri osa-alueiden merkityksestä asiakashyödyn synnyttämisessä on vasta vähän tietoa.

Tarvetta informaatiolle ja mahdollisuutta vaikuttaa eri liikkujaryhmiin informaation avulla, on tutkittu Suomessa liikkumistarpeiden näkökulmasta melko vähän. Kehittämisen kohteena on ollut väylät ja niiden ylläpito, mutta tapaa, jolla tuote tarjotaan käyttäjälle ja sitä, mitä tunteita se herättää on tutkittu vain vähän.

11.3 Määrällisten tutkimusmenetelmien soveltuvuus asiakastiedon tuottamiseen

Määrällisiä tutkimusaineistoja ja -menetelmiä ovat mm:

- valmiiden tilastojen, tutkimusaineistojen ja rekisteritietojen hyväksikäyttö
- systemaattiset kyselyt, jotka tehdään satunnaisotosta käyttäen
- liikennetiedon ja mitatun tiedon jalostaminen

Valmiiden tilastojen, tutkimusaineistojen ja rekisteritietojen hyväksikäyttö

Valmiit tilastot ja rekisterit ovat tärkeä tietolähde toimintaympäristötiedon tuottamisessa ja liikennejärjestelmän tilan seurannassa, mutta ne soveltuvat huonommin asiakastiedon tai liikkumistarvetiedon hankintaan. Valmiiden tilastojen ja rekisteriaineistojen vahvuutena on, että ne ovat laajuuteensa ja laatuunsa nähden yleensä edullisia hankkia. Ne myös yleensä mahdollistavat aikasarjatarkastelut, tieto on helposti laajennettavissa ja tieto varsinkin rekistereissä on sidottua paikkaan.

Valmiiden aineistojen käytettävyyttä heikentää rajoittuminen käytettyihin taustamuuttujiin (esim. ikäryhmät). Syventäviä "miksi?" -kysymyksiä ei ole mahdollista kysyä. Lisäksi aineistojen koko ei usein riitä alueellisiin ja/tai käyttäjäryhmäkohtaisiin tarkasteluihin. Myös tietosuojaan liittyviä rajoituksia voi ilmetä.

Asiakastiedon keräämiseen sopivia aineistoja ovat mm. asuinpaikka- ja työpaikkarekisterit, väestötilastot, onnettomuusrekisterit, ajoneuvorekisteri, ajankäyttötutkimus ja kulutustutkimukset. Lisäksi esimerkiksi tiepiireissä koottuja tutkimusaineistoja liittyen vaikkapa liikenneturvallisuuksuunnitteluun voidaan koota ja käyttää tutkimusaineistona.

Systemaattiset kyselyt, jotka tehdään satunnaisotosta käyttäen

Kyselytutkimus on ehkä yleisimmin käytetty menetelmä asiakastiedon hankinnassa. Kyselyt soveltuvat selkeästi hahmotettavan ja ymmärrettävissä olevan asiakastiedon hankintaan, kun tutkimusongelma ja -kysymykset ovat rajattuja ja hyvin tiedossa. Käytännössä kyselyt soveltuvat hyvin matkatietojen hankintaan ja tietyillä rajauksilla asenteiden ja arvojen sekä liikkumistarvetietojen selvittämiseen.

Kyselyjen vahvuutena on, että ongelman laajuus saadaan tietoon ja pitkälle strukturoitu kyselymuoto nopeuttaa ja helpottaa analysointia. Kyselytutkimusaineistot mahdollistavat ryhmien väliset vertailut. Myös aikasarjatarkasteluja voidaan tehdä, jos käytettävissä on useita poikkileikkausaineistoja samalla kysymysmuodolla. Ylipäätänsä käytössä on laaja valikoima tilastollisia analysointimenetelmiä.

Kyselytutkimuksia voidaan käyttää myös hypoteettisten kysymysten tutkimiseen ja ne voidaan laajentaa sisältämään tarpeita, ongelmia tai asenteita koskevia kysymyksiä. Esimerkiksi niin sanottua PDS-menetelmää (Problem Detection Study) on käytetty Ruotsissa tähän tarkoitukseen (Markör 2004). Liikkumiseen liittyviä ongelmia on ensin kartoitettu haastatteluilla ja fokusryhmäkeskusteluilla. Tämän jälkeen on tehty laaja strukturoitu kyselytutkimus, jossa vastaajia on pyydetty arvioimaan asteikolla ongelman koettua merkitystä. Tulosten avulla on löydetty eri liikkujaryhmien merkittävimmiksi kokemat liikkumisen ongelmat. Suomessa taas valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen on lisätty uusia liikkumisen rajoitteita koskevia kysymyksiä.

Toisaalta kyselytutkimuksiin liittyy myös useita ongelmia. Ne eivät tuo esille niitä tarpeita tai ongelmia, joita ei ole osattu kysyä. Koska kyselyn pituus on

rajattu, ”miksi?” -kysymykset jäävät usein tekemättä. Väärintulkinnat tai moniselitteiset tulkinnat kysymysten muotoilussa jäävät osittain havaitsematta, mikä muodostuu ongelmaksi erityisesti, jos kyselytutkimukseen lisätään asenteita, ongelmia ja kokemuksia kuvaavia kysymyksiä ja lomaketta ei riittävästi testata.

Kyselytutkimuksissa tietyt väestöryhmät ovat systemaattisesti aliedustettuja. Suomessa usein iäkkäiden vastaamisaktiivisuus on pienempi. Kansainvälisten kokemusten mukaan pienituloiset, vähemmän koulutetut ja nk. sini-kaulustyöntekijät, vähemmistöt, suuret perheet ja yhden hengen taloudet ovat usein aliedustettuja. Liikkumista tutkittaessa on esitetty, että liikenteestä kiinnostuneet vastaavat aktiivisemmin kuin muut, mutta tätä väitettä ei ole todistettu.

Valtakunnallisia toistuvasti koottavia liikkumiseen liittyviä kyselytutkimusaineistoja, joiden kokoamisesta Tiehallinto on ainakin osittain vastuussa, ovat tässäkin raportissa aineistoina käytetyt henkilöliikennetutkimus ja Tiehallinnon asiakastyytyväisyystutkimus.

Tässä tutkimuksessa on käytetty lisäksi Taloustutkimuksen ValueGraphics -tutkimusaineistoa 2/2005, jonka tyyppisiä kaupallisia aineistoja on olemassa useita (esim. Risc Monitor). Tämäntyyppisillä kuluttajien arvoihin ja käyttäytymiseen kohdistuvilla kyselyillä kootaan tietoa arvo- ja kuluttajaryhmittelyyn sekä omaan tuotteeseen tai toimialaan liittyen. Näitä aineistoja käytetään selvittäessä kuluttajien halukkuutta varsinaisessa palvelujen ja tuotteiden hankintavaiheessa. Menetelmät soveltuisivat mm. ajokäyttäytymisen, kulkutapavalintojen ja muiden vastaavien seikkojen selvittämiseen.

Liikennetieto ja mitattu tieto

Liikenteestä kerätty laskettu tai mitattu tieto soveltuu erityisesti operatiivisen toiminnan, hoidon ja ylläpidon sekä suunnittelun tarpeisiin. Tieto on aikaan ja paikkaan sidottua. Liikennetiedon vahvuuksia ovat tiedon tarkkuus ja tiedon määrä sekä helppo ja ymmärrettävissä oleva hyödynnettävyys toiminnassa, mutta heikkoutena on, että siitä puuttuu kytkentä asiakkaiden ja matkojen tarkempiin ominaisuuksiin (henkilön taustatiedot, matkan tarkoitus jne.)

Käytössä olevia aineistoja ovat mm. LAM -pisteet ja muu laskentatieto, matka-aikatieto ja kelitieto.

11.4 Laadullisten menetelmien soveltuvuus asiakastiedon tuottamiseen

Asiakastiedon tuottamiseen soveltuvia laadullisia menetelmiä ovat mm.

- haastattelututkimukset
- subjektiivisesti valitut asiakasryhmät, kuten fokusryhmät tai paneelit
- näkemysten kerääminen/ palautteen analysointi
- asiakkaiden havainnointi
- asiakkaiden itsedokumentointi
- tiedon jäsentämiseen käytettävät asiantuntijamenetelmät

Haastattelututkimukset

Haastattelututkimuksessa tutkijan ja asiakkaan välillä on suora kontakti, joka mahdollistaa tutkijan reagoinnin asiakkaan vastauksiin ja selvittävien asioiden paremman taustoittamisen, mikä parantaa tulosten laatua. Menetelmän avulla voidaan selvittää hyvin sekä liikkumistarvetietoja, asenteita ja arvoja että matkatietoja. Haastattelut soveltuvat erityisesti tilanteisiin, joissa ei voida etukäteen käyttää tiukasti strukturoitua kyselyä, tai kun halutaan parantaa määrällisen kyselytutkimuksen laatua ennen kyselyn toteuttamista (kysymysten muotoilu) tai tulosten syventämisessä toteutuksen jälkeen.

Haastattelututkimusten vahvuuksia on, että ne mahdollistavat "miksi?" -kysymysten esittämisen ja auttavat tuomaan esille subjektiivisia uskomuksia, joita ihmisillä on liikkumiseen ja liikenteeseen liittyen. Hyvin toteutettuna haastattelut tuottavat laaja-alaista ja syvällistä tietoa ihmisten valinnoista, käyttäytymisestä ja niiden taustoista. Jos haastattelija saa luottamuksellisen suhteen syntymään, haastateltavat ovat yleensä valmiita puhumaan melko avoimesti asenteistaan. Tulokset kertovat ihmisten kokemuksista, eli tuottavat sitä tietoa, jota tällä hetkellä on melko vähän olemassa. Haastatteluun voidaan liittää esitehtäviä ja käyttää erilaisia stimuloivia aineistoja, kuten kuvia ja materiaaleja.

Haastattelumenetelmään liittyy myös ongelmia. Haastattelijavaikutus voi olla voimakas. Tulosten yhteenvedossa on tehtävä paljon valintoja, jotka usein raportoidaan huonosti. Tuloksia on helppo manipuloida tahtomattaan tai tietoisesti. Haastattelijalta vaaditaan taitoa ja luottamuksellisuutta. Tämä vaatii riittävää koulutusta, joka vaatii aikaa. Jos tutkimuksen tarkoitus on epäselvä tai epämääräinen, jäävät tulokset helposti yleisiksi ja sekalaisiksi kommentiksi.

Tiehallinnossa useissa projekteissa on käytetty menetelmänä haastattelututkimusta. Varsinkin asiantuntijahaastattelut ovat tyypillisiä.

Fokusryhmät tai paneelit

Fokusryhmä tai asiakaspaneeli soveltuu tilanteisiin, joissa selvitetään tietyn rajatun käyttäjäryhmän tarpeita tai näkemyksiä. Menetelmä soveltuu hyvin liikkumistarvetietojen ja asenteiden selvittämiseen. Ryhmän valinnassa on oleellista tunnistaa kriteerit, joilla ryhmä valitaan. Kriteerien vallinnassa tulee ottaa huomioon perustelut sille, miksi juuri kyseinen ryhmä on kiinnostava ja mitä tietoa halutaan tuottaa. Toisistaan äärimmäisesti poikkeavia näkemyksiä omaavien ihmisten laittamista samaan ryhmään tulee välttää.

Menetelmän vahvuutena on mahdollisuus tuottaa syvällistä tietoa valitusta kohderyhmästä. Keskustelut paljastavat asioita, jotka vaikuttavat päätöksentekoon tai kertovat eri ryhmien reaktioista tuotetta tai asiaa kohtaan. Tulokset auttavat ymmärtämään tekijöitä havaitun liikkumiskäyttäytymisen takana, esimerkiksi perheen vaikutusta liikkumiseen tai sitä, miten ihminen itse näkee omat matkustamisvalintansa. Yksilöhaastatteluihin verrattuna menetelmän etuna on tehokas tietojen kerääminen isommalta ryhmältä, sekä lisäksi osallistujien keskinäinen vuorovaikutus.

Paneeleita ja fokusryhmiä voidaan käyttää laajasti hyvinkin erilaisten asioiden selvittämiseen. Keskustelun kohteena voivat olla esimerkiksi liikkumistarpeet, -valinnat ja -ongelmat, asenteet ja preferenssit, liikennepolitiikan tai toimenpiteiden vaihtoehtojen hyväksyttävyyys tai erittäin konkreettinen liikenejärjestelmän tai -palvelun ongelma. Keskustelu kertoo eri tekijöiden suhteesta toisiinsa, mitä kyselytutkimus ei kerro.

Ryhmäkeskusteluihin voidaan liittää erilaisia avustavia menetelmiä keskustelun suuntaamiseksi ja aktivoimiseksi, kuten sana-assosiaatioita, kuvatehtäviä, asioiden listauksia jne. Keskusteluja voidaan yhdistää määrällisiin menetelmiin ja käyttää niitä esimerkiksi kyselytutkimusten lomakkeiden ja teemojen kehittämiseen.

Menetelmään liittyy myös ongelmia. Haastattelijavaikutus tai voimakas ryhmäpaine saattavat muuttaa tuloksia. Liian yksityiskohtainen (kuka, mitä, missä, miksi, kenen kanssa?) kysyminen saattaa ahdistaa keskusteluun osallistuvia henkilöitä. Keskustelun pitää antaa edetä sujuvasti ja se tulee valmistella huolella. Vetäjän ammattitaidolla on suuri merkitys ja huonosti toteutettuna tulokset saattavat jäädä vähäisiksi. Aikaa kuluu myös ryhmän kokoamiseen ja saavuttamiseen. Näennäisesti helppo ja nopea tutkimusmenetelmä vaatii yllättävän paljon aikaa.

Tuloksia ei voida yleensä luotettavasti laajentaa, koska fokusryhmiä voidaan toteuttaa vain suhteellisen pieni määrä. Tosin jo muutamalla ryhmällä saadaan ongelman eri variaatiot yleensä esille. Tietoa saadaankin asioiden ja mielipiteiden kompleksisuudesta ja vaihteluväleistä, joten ilman asiantuntemusta asioiden merkityksellisyyttä voi olla vaikea hahmottaa. Riskinä on, että johtopäätökset jäävät tekemättä.

Tiehallinnolla on muutamia jatkuvia yhteistyöryhmiä kansalaisten kanssa, kuten joissakin tiepiireissä käytössä olevat tiepalveluiden neuvottelukunnat /tiefoorumit ja Tiehallinnon nuorisoneuvottelukunta. Nämä ovat kuitenkin luonteeltaan sidosryhmävuorovaikutuksen välineitä, eivät niinkään varsinaisia tutkimusmenetelmiä. Lisäksi fokusryhmiä ja paneelikeskusteluja on käytetty mm. tiepiireissä ja joissain tutkimusprojekteissa. Suunnittelun ja vuorovaikutuksen apuvälineenä ryhmämenetelmiä käytetään kaiken kaikkiaan vielä melko vähän.

Näkemyksen kerääminen/ asiakaspalautteen analysointi

Näkemyksen kerääminen ja asiakaspalautteen analysointi ovat asiakkaan kannalta passiivisia menetelmiä, eli tietoa kerätään olemassa olevista lähteistä, kuten asiakaspalautteesta, tiedotusvälineistä tai muiden toimijoiden asiakirjoista. Menetelmä soveltuu asiakastiedon tuottamiseen rajallisesti, koska aineisto ei ole edustavaa, mutta sitä voidaan pitää eräänlaisena toimintaympäristötietona ja asenteita ja arvoja kuvaavana tietona. Lisäksi menetelmää voidaan käyttää esitutkimusmenetelmänä ennen muiden menetelmien käyttöä. Ennen kaikkea tämä menetelmä nostaa esille olemassa olevia ongelmia.

Käyttäjätutkimukset jäävät usein ainutkertaisiksi ja niissä olevaa tietoa ei pystytä tutkimuksen jälkeen enää hyödyntämään. Samoin erilaisten palautejärjestelmien tuloksia ei useinkaan hyödynnetä, koska laadullisen tiedon

strukturointi vaati runsaasti työaikaa ja ammattitaitoa. Tietojenkäsittelyssä on kehitetty erilaisia uusia sähköisiä menetelmiä, joiden avulla myös laadullista (tekstipohjaista) aineistoa voidaan analysoida. Tätä USA:sta peräisin olevaa ns. tiedon louhintaa (data mining) käytetään nykyään laajasti erilaisen web-materiaalin läpikäymiseen ja analysoimiseen. Tiedonlouhintamenetelmiä voitaisiin hyvin soveltaa Tiehallinnossa laadullisen tiedon keruussa, analysoinnissa ja myös kerätyn asiakaspalautteen systemaattisessa hyödyntämisessä.

Menetelmän vahvuuksia on, että se tuo esille uusia näkemyksiä tai ongelmia. Lisäksi se on edullinen, jos hyödynnetään esim. valmista asiakaspalautetta tai yleisiä keskustelupalstoja.

Menetelmän ongelmana on, että se ei välttämättä anna oikeaa kuvaa ongelman laajuudesta tai toistuvuudesta, sillä yksikin aktiivinen vaikuttaja voi saada yksittäisen ongelman nostettua esille isona. Koska tulosten tulkinta on olemassa olevan varassa, ei esimerkiksi taustatietoihin päästä kiinni, ja selitykset ongelmien syistä saattavat jäädä arvailujen varaan. Menetelmä vaatii tallennus- ja seurantajärjestelmän. Vaikka järjestelmä olisikin hyvä, saattaa ongelmaksi muodostua tiedon määrä.

Asiakkaiden havainnointi

Asiakkaiden havainnointi antaa tietoa todellisesta käyttäytymisestä eri tilanteissa ja paljastaa ns. rutiiniasioita, joiden merkitys saattaa muilla menetelmillä jäädä paljastumatta. Menetelmä soveltuu liikkumistarpeiden ja matkatietojen selvittämiseen. Ihmisiä voidaan seurata tietyssä paikassa yleisesti (esim. suojatien ylitys) tai vaihtoehtoisesti seurata yhtä henkilöä tietyn aikaa. Menetelmän vahvuus on sen tuottama tieto arkipäivän tavallisista liikkumisvalinnoista ja ongelmista, joihin liittyy muistamisen vaikeuksia, itsestään selvytenä pitämistä ja halua esittää asiat erilaisena kuin ne ovat.

Menetelmän ongelmana on se, että "sisälle" tutkittavan elämään pääseminen voi viedä aikaa, jonka vuoksi tutkittavien löytäminen voi olla aikaa vievää ja haastavaa. Lisäksi vaaditaan kokenutta tutkijaa ja sensitiivistä raportointitapaa, jotta tutkittavien oikeuksia ei loukata. Havainnointi saattaa muodostua aikaa vievyyden vuoksi yllättävän kalliiksi tutkimusmenetelmäksi

Liikennealalla havainnointia on käytetty liikennekäyttäytymisen havainnoinnissa erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Esimerkiksi polkupyöräryppäran käytön yleisyyttä ja käyttäytymistä suojateilla on tutkittu. Liikkumistarpeita havainnoinnilla ei ole tutkittu, eikä havainnoitu samaa henkilöä pidemmällä ajanjaksolla.

Käyttäjien itsedokumentointi

Laadullisten käyttäjäkeskeisen tutkimuksen menetelmien tavoitteena on käyttäjäkokemuksen kokonaisvaltainen ymmärtäminen. Näitä menetelmiä on Suomessa käytetty asumisen ja erilaisten tietoteknisten tuotteiden kehittämisessä. Menetelmiä on kehitetty mm. amerikkalaisen William Gaverin empatiaa ja sitoutumista painottavan Cultural Probes -menetelmän pohjalta. Käyttäjäkeskeisissä menetelmissä käytetään usein monialaista workshop -

menettelyä saadun tiedon jäsentämiseen ja jakamiseen sekä uusien ideoiden generoimiseen tutkimuksen eri vaiheissa.

Itsedokumentointiin perustuvien menetelmien avulla halutaan tietää asiakkaan työhön, opiskeluun, vapaa-aikaan tai kuluttamiseen liittyvistä kokemuksista. Tarkoituksena on löytää yleistettäviä käyttäjän arkielämään vaikuttavia ajureita (ns. design drivers), joita vuorostaan voidaan hyödyntää esim. liikenteen tuotteita ja palveluja suunniteltaessa.

Itsedokumentoinnin etuna on, että käyttäjä saa valita esille nostamansa ja siten tärkeänä pitämänsä asiat. Monipuoliset dokumentointivälineet, kuten päiväkirja ja kamera tuottavat havainnollista materiaalia. Menetelmä vaatii toimiakseen hyvän ohjeistuksen ja selvän tavoitteen.

Tässä projektissa testattiin itsedokumentointimenetelmää Tienkäyttäjän polut -käyttäjätutkimuksessa, jossa seitsemän eri-ikäistä käyttäjää eripuolilla Suomea erilaisissa liikenneympäristöissä arvioi omaa liikkumistaan. Tulokset kyselystä on julkaistu erillisessä Tienkäyttäjän polut -kalvosarjassa (liite 1).

Tiedon jäsentämiseen käytettävät asiantuntijamenetelmät

Asiakkaiden tarpeista on olemassa tietoa, mutta usein ongelmana on tiedon jäsentäminen ja merkityksen hakeminen eritasoiselle informaatiolle. Käyttäjätarpeiden jäsentämisestä tulee päästä tuotteiden ja palveluiden suunnitteluun.

Teollisuus käyttää tuotteiden suunnittelussa niin kutsuttuja käyttäjäprofileja, joiden pohjalta suunnitellaan tuotantoon soveltuvia, massakustomoituja tuotteita ja palveluja. Menetelmä kehitettiin alun perin autoteollisuudessa, josta sen osaamista on siirretty muuhun teolliseen tuotantoon ja viime aikoina mm. asumisen ja rakentamisen toimialoille.

Käyttäjäprofileja voidaan hyödyntää myös liikenteen palvelujen suunnittelussa. Menetelmän soveltaminen edellyttäisi käyttäjälähtöisten menetelmien soveltamista jollakin kohde- ja toimialueella ja itsedokumentointiin ja monialaiseen workshop-työskentelyyn perustuvan käyttäjätutkimuksen.

Osa asiakastiedon jäsentämisestä on toimintaympäristön muutostiedon jäsentäminen. Eri toimintaympäristöjen tulevaisuutta voidaan arvioida myös nykyaikaisilla sähköisillä ja vuorovaikutteisilla menetelmillä.

11.5 Kehittämisehdotuksia

Tiehallinnon käytössä olevien tutkimusmenetelmien ja tietovarastojen käytön kehittäminen

Tiehallinnossa tehdään useita toistuvia tutkimuksia, mutta lisäksi paljon tilannekohtaisia tutkimuksia sekä erilaisissa tutkimus- ja kehityshankkeissa että suunnitteluhankkeissa. Näiden kyselytutkimusten yhtenäistäminen olisi tarpeellista. Tämä tarkoittaa taustakysymysten yhtenäistämistä ja tutkimusohjeistuksen laatimista mm. liittyen otantaan ja tiedon tallentamiseen. Määrällisten menetelmien lisäksi laadullisen tutkimuksen tekemistä tulisi ohjeistaa. Tutkimusmenetelmien ja aineistojen yhdistämisen tulisi mieluusti olla koko liikennesektoria koskevaa, ei vain Tiehallintolähtöistä.

Tutkimusten yhtenäistämisen lisäksi olennaista on tutkimusaineistojen koaminen tietokantapankiksi ja aineistojen käytettävyyden lisääminen Tiehallinnon sisällä. Yhä enemmän tulisi varsinkin valtakunnallisesti päästä tilanteeseen, jossa yhteen kyselyyn voidaan sisällyttää useita teemoja. Tutkimusaineistot ehditään tutkimusprojektien yhteydessä vain harvoin analysoida yksityiskohtaisesti. Yhteistyö esimerkiksi yliopistojen ja ammattikorkeakoulujen kanssa antaisi mahdollisuuksia opinnäytetöiden ja harjoitustöiden avulla lisätä kerättyjen aineistojen hyväksikäyttöä.

Aktiivisesti tulisi etsiä uusia mahdollisuuksia käyttää aineistoja ja tietokantoja. Tiettyjen muuttujien, kuten aika tai paikka, avulla aineistoja on mahdollista yhdistää ja aggregoida. Kaikissa tutkimusprojekteissa ensisijainen lähtökohta tulisi olla olemassa olevan aineiston hyväksikäyttö ja vasta toissijaisesti uuden kerääminen.

Olemassa olevien palaute- ja vuorovaikutusmenetelmien käyttöä tulisi kehittää. Esimerkiksi internet-palaute on suunnitteluhankkeissa toiminut lähinnä purkautumiskanavana. Internet-palautteen antamismahdollisuuksia olisi mahdollista strukturoida ja kohdentaa, jolloin palaute pääosin keskittyisi itse asiaan ja olisi helpommin käytettävissä. Ylipäätänsä asiakaspalautteen läpikäymiseen olisi mahdollista käyttää tiedon louhintaa ja kehittää palautteen luokittelua ja systemaattista tallentamista.

Laadullisten tutkimusmenetelmien käytössä tärkeää on oikean kohderyhmän valinta ja tavoittaminen. Sidosryhmäyhteistyötä ja pitkäaikaisia yhteistyöfoorumeita, kuten neuvottelukuntia olisi mahdollista käyttää apuna ryhmien tavoittamisessa ja erilaisten ryhmien näkemysten keräämisessä. Voitaisiin miettiä myös liikkujapaneelin kokoamista.

Aineistojen ja tilastojen käyttöönotto, jotka eivät vielä ole Tiehallinnon käytössä

Tilastokeskus, mutta myös muut toimijat kokoavat paljon erilaisia aineistoja. Nämä tilastoaineistot tulisi läpikäynti systemaattisesti eri tietotarpeiden (liikkumistarpeet, arvot ja asenteet, liikenne ja matkatiedot) näkökulmasta ja ottaa tarvittavilta osin käyttöön. Vastaavasti ValueGraphics -tutkimuksen tyyppiin tutkimuksiin mukaan meneminen on vaihtoehto, joka mahdollistaa suu-

ren datan saamisen pienemmällä panoksella. Yhä enemmän tulisi miettiä koko liikennesektoria käsittävien tilastojen ja tietokantojen keräämistä.

Uusien tutkimusmenetelmien hyödyntäminen uudentyypisen tiedon keräämisessä

Liikkujasegmentointia tehtäessä havaittiin, että käytössä oli vain vähän tietoa liikkujien kokemista ongelmista ja tarpeista. Syitä liikkujien tekemiin valintoihin oli hankalaa löytää olemassa olevista aineistoista, jotka keskittyivät toteutuneen liikkumiskäyttäytymisen tarkasteluun. Kehittämisehdotuksena on laadullisten menetelmien käytön ja ennen kaikkea laadullisten ja määrällisten menetelmien yhteiskäytön lisääminen.

Laadullisten menetelmien käytössä erittäin tärkeää on tutkimuksen tekijöiden ammattitaito. Tämän tutkimuksen yhteydessä koottiin käyttäjäryhmäkortit, joihin koottiin oleellinen tieto käyttäjäryhmistä. Vastaava kortisto oli mahdollista koota tutkimusmenetelmistä Tiehallinnon näkökulmasta. Kortteja voitaisiin päivittää tiedon kertyessä menetelmien käytöstä. Kortisto toimisi ennen kaikkea tietolähteenä tutkimusten tilaajille.

Selvityksen aikana tuli esille paljon pieniä tietotarpeita liittyen siihen, miten liikkujat kokevat tutkittavat asiat. Systemaattinen liikkujapaneeli tai internet-kysely, jonka nopea kokoaminen ja käyttö olisivat mahdollisia, vaikutti tarpeelliselta.

Asiakashyöty ja -tyytyväisyys syntyvät tuotteen laadun lisäksi myös odotuksista ja aiemmista kokemuksista. Tietoa asiakkaan tietotasosta ja -tarpeista liikennejärjestelmään liittyen tiedetään melko vähän. Tieto siitä, mitkä asiat kertovat liikkujalle laadukkaasta palvelusta, on melko hajallaan. Useimmiten ongelmana ei ole se, että tutkimusmenetelmää tiedon selvittämiseen ei olisi olemassa, vaan se, että se vaatii liiaksi resursseja. Seuraavaan taulukkoon on koottu ajatus siitä, mitkä menetelmistä sopivat millekin suunnittelun tasolle. Usein menetelmä valintaa kriittisempää on sen soveltamistapa: miksi tietoa tarvitaan ja miten sitä hyödynnetään.

Taulukko 1 Yhteenveto eri tutkimusmenetelmien soveltuvuudesta eri suunnittelutasoille.

	Liikkumistarpeet	Asenteet ja arvot	Matkatiedot (aika ja paikka)
Strateginen taso	Haastattelut	Fokusryhmät ja Paneelit Kyselyt Haastattelut	Kyselyt Tilastot ja rekisterit
Toimintalinjataso	Fokusryhmät ja paneelit	Kyselyt	Tilastot ja rekisterit
Toiminta- ja taloussuunnittelutaso	-	-	-
Operatiivinen taso	Kyselyt Haastattelut Fokusryhmät ja paneelit Havainnointi	Fokusryhmät ja paneelit	Liikennetieto Havainnointi Kyselyt

12 LÄHTEET

Aarnikko H., Kytä M. & Myllymäki T. (2002). Lasten näkökulma tienpidossa. Esiselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 53/2002

AKE. (2006). Ajoneuvokanta 2006.

<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/Ajoneuvokanta+2006/Ajoneuvokanta+2006.htm> 31.8.2006.

Christensen M. C., Cook S. & Hall D. (2006). Väärin segmentoitu. Harhaisen markkinointiajattelun syyt ja parannuskeinot. Fakta 2006, tammikuu.

Elmqvist A.-L. (2000). Litteraturstudie. Funktionshindrades behov. TFK - Institutet för transportforskning. Rapport.

Elsa-ohjelma, koulutustyöryhmä (2004): Liikennealalla toimivien tiedontarpeet esteettömyyden edistämisen näkökulmasta. Julkaisematon työmuistio.

Helsingin sanomat (2006). Autolla töihin vai ei? 15.10.2006

Jallinoja R. (2000). Perheen aika. Otava. Keuruu 2000.

Kiiskilä K., Mäenpää M. & Vaaranen H. (2005). Nuorten tarpeet liikkujaryhmänä. Tiehallinnon selvityksiä 59/2005

Lehmuskoski V., Rönkä K., Wiik M. & Kallio R. (2002). Ikääntyneiden liikkuminen ja tienpito. Tiehallinnon selvityksiä 14/2002

Lehmuskoski M., Stenvall M., Lehto H. & Pitkänen L. (2006). Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen liikkujaryhmittelyn avulla kaupunkiseuduilla. Kirjallisuusselvitys, väliraportti 3.1.2006.

http://www.jotu.fi/web/content/files/JOSE_osaraportti.pdf 3.12.2006.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2003a): Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Ohjelmia ja strategioita 2/2003.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2003b): Joukkoliikenteen tiedotuspalvelujen käytettävyys. LVM B2/2003

Liikenne- ja viestintäministeriö (2002): Kadulla tehtävät työt – lupamenettelyn kehittäminen (LVM B28, 2002).

Liikenneturva (2006). Tilastokatsaus.

<http://www.liikenneturva.fi/fi/tilastot/tilastokatsaus.php> 29.10.2006.

Luhtanen L. (2004). Vastaus kansanedustaja Esa Lahtelan kirjalliseen kysymykseen 11.3.2004. www.mintc.fi, ministeri, kirjalliset kysymykset, luettu 28.8.2006.

Markör (2004). Så tycker svenska folket! Resultat från en undersökning av ungdomars, yrkesverksamma och äldres problem i vägtransportsystemet.

Melin H. & Mamia T. (2006). Suomalaiset työpaikat – tutkimustoimipaikkojen peruskuvaukset. Teoksessa: Kenen ehdoilla työ joustaa? Johtajien ja henkilöstön näkökulmia. (toim. Melin Harri & Mamia Tero). Työpoliittinen tutkimus. 314.

http://www.mol.fi/mol/fi/99_pdf/fi/06_tyoministerio/06_julkaisut/06_tutkimus/tp314.pdf

Nettineuvo (2004). <http://www.nettineuvo.fi/nettineuvo/fi/index.jsp>
18.10.2005

Nevala R., Niittymäki J., Rautio J., Penttinen M. & Rämä P. (2003). Liikenteen palvelutason määritelmät, tekijöitä ja mittareita. Esiselvitys. Tiehallinnon selvityksiä 42/2003

Soininen M. (2004). Linja-autokuljettajakysely. LINTU-julkaisuja 3B/2004.
http://www.lintu.info/lintu_JLb.pdf#search=%22ammattiautoilijoiden%20asenteet%22

Sosiaali- ja terveysministeriö. (2006). Elämäntilanne ja terveys II. Terveys 2015 –kansanterveysohjelma.
http://www.terveys2015.fi/julkaisut_elamankulku_II.html 3.12.2006.

Stakes (2003). Ikääntyneiden sosiaali- ja terveyspalvelut 2002. Sosiaaliturva 2003:1. Gummerus kirjapaino Oy. Saarijärvi 2003.

Taloustutkimus (2005). Valuegraphics 2/2005. Tietokanta. Julkaisematon aineisto.

Tiehallinto (2002). Esteettömyyden tila. Ohje esteettömyyskarttoituksen tekemiseen tiepiireissä. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 38/2002.

Tiehallinto (2005a). Tiehallinnon tienkäyttäjättyytyväisyystutkimus talvi 2005. Tietokanta. Julkaisematon aineisto.

Tiehallinto (2005b). Tiehallinnon tienkäyttäjättyytyväisyystutkimus kesä 2005. Tietokanta. Julkaisematon aineisto.

Tiehallinto (2006). Tiehallinnon tienkäyttäjättyytyväisyystutkimus kesä 2006. Tietokanta. Julkaisematon aineisto.

Tiehallinnon internetsivujen käyttäjätutkimus 2006 (2006). Infor Consulting. Julkaisematon raportti.

Tilastokeskus (2004). Väestöennuste iän ja sukupuolen mukaan 2004-2040.
<http://pxweb2.stat.fi/database/V%E4est%F6/V%E4est%F6ennuste/V%E4est%F6ennuste.asp> 4.9.2006.

Tilastokeskus (2006). Suomen yritykset 2004.

Uhmavaara H., Niemelä J., Melin H., Mamia T., Malo A., Koivumäki J. & Blom R. (2005). Joustako työ? Joustavien työjärjestelyjen mahdollisuudet ja todellisuus. Työpoliittinen tutkimus. 277.

Vihavainen M. (2005). Kansalaiset tienkäyttäjinä. Hypoteesi asiakassegmentoinniksi. Tiehallinnon sisäinen julkaisu 58/2005.

Vägverket. 2004. Redovisning av uppdrag "Fånga kundbehov". Sektionen för Transport- och marknadsanalys.

Yhteishyvä (2006). Kiire töihin, neljä erilaista aamua. Yhteishyvä 3/2006.

13 LIITTEET

- Liite 1. "Tienkäyttäjän polut"-käyttäjätutkimuksen kortit
- Liite 2. Arvoryhmät asenneavaruudessa
- Liite 3. Segmenttikortit
- Liite 4. Tiestön kunnon ja hoidon tekijöiden merkitys alaryhmien kanalta

Liite 1

"Tienkäyttäjän polut" -käyttäjätutkimuksen kortit

TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

7- Tienkäyttäjän polkua: esimerkkiliikkujan kortit

Movense Oy
Vesa Kemppainen
Kimmo Rönkä



TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

7 osallistujaa, 7 tienkäyttäjän kokemusta

Käyttäjätutkimuksessa on ollut mukana seitsemän osallistujaa, jotka ovat:

Kuvaus	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Senioripari, jolla kaksi asuntoa	70	Eläkkeellä	2 (3 lasta ja lapsenlapsia)	1	Joensuu/Heinävesi	Kerrostalo ja mökki-asumista
Nuoren perheen äiti	30	Kotiäitinä pätikäytöläinen	4 lapset (4v ja 10v)	2	Joensuu, Noljaakka	Pienkerrostalo
Pyörätuolin käyttäjä	50	Osapäivätyö	1	1	Rääkkylä, keskusta	Rivitalo
Nuori mies, avovaimo	35	Projektityöt, opiskelu	2	1	Kuopio, keskusta	Huoneisto paritalossa
Perheenisä, lapset koulussa	45	Kokopäivätyö, vaimolla vuorotyö	4, lapset (11v,15v)	1	Espoo, Tuomarila	Paritalo
Nainen, toimistotyöläinen	30	Kokopäivätyö	1	0	Helsinki, Töölö	Kerrostalo
Opiskelija Helsingistä	25	Opiskelija	2 (tyttöystävä)	0(1)	Helsinki, Kampi	Kerrostalo



TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

Runko Tienkäyttäjän polut – esimerkkikäyttäjien korteista

Otsikko: TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

Osallistujat -nimi muutettu



(Hahmo, taustakuva tienkäyttäjistä, väri vaalean Harmaa)

Elämänsykli - arkipäivä, viikonloppu, vuosi/elämänmuutos merkitään värikoodein tekstin yhteyteen ja valokuviiin.

<p>Menneisyys</p> <p>Perustiedot.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Syntymävuodet - Ammatit - Lyhyt käyttäjähistorian kuvaus <p>Nykyhetken ja tulevaisuuden esille tulevien asioiden tulkintaan vaikuttavat seikat</p>	<p>Nykyhetki 1/2006</p> <p>Nykyinen elämäntilanne ja koottuna yksilön kohdalla tärkeihin teemoihin liittyviä asioita:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Turvallisuus - Arkirutiinit - Yllättäviä asioita - <i>Vähintään yksi arkitapahtuman kuvaus</i> 	<p>Tulevaisuus</p> <p>Tulevaisuuden toiveet ja näkymät, myös se jos tulevaisuudessa ei muutoksia näkyvissä.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lähitulevaisuus - Visiot tulevista elämäntilanteista - Tienkäyttäjän ideoita ratkaisuisista
---	--	--

<p>Karttakuva, jossa näkyy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kaupunkityyppi - Kaupungin nimi - Asuinpaikka rengastettuna 	<p>Kuva, joka liittyy tienkäyttäjän menneisyyteen</p>	<p>Kuva, joka liittyy tienkäyttäjän nykyhetkeen</p>	<p>Kuva tienkäyttäjän asuinpaikasta</p>	<p>Kuva tienkäyttäjän liikkumisen välineistä</p>	<p>Kuva, joka liittyy tienkäyttäjän tulevaisuuteen</p>
---	---	---	---	--	--

Kuvaus	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Kuvaus käyttäjästä tai käyttäjistä muutamalla sanalla	Ikä	- Kokopäivätyö, osapäivätyö, opiskelija, projektityöntekijä tai eläkkeellä	Varsinainen perhe: vanhemmat + lapset (lasten ikä) (+ mahd. muualla asuvat lapset)	Autojen lukumäärä (+ tyyppi, jos ei henkilöauto)	Kaupunki, kunta tai/ja alueella erottuva asuinalue	Asuintyyppi (kaikki asunnot, tärkein ensin) + tarvittaessa asumiseen liit-tyvä tilanne - Omakotitalo, paritalo, rivitalo, pienkerrostalo, kerrostalo, (kesä)mökki

TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

Osallistujat Eira ja Leo

- Arkipäivä, työviikko
- Viikonloppu
- Vuosi/elämänmuutos

Menneisyys

s. 24.8.1928

- Heinävesi, maatila, jossa karjaa, lisäelinkeinona taksiyrittäjäys
- Ensimmäinen taksiliikennelupa 1954. Lopetus 1998. Taksiliikennettä 44 vuotta.
- Kuorma-autoliikennelupa 1965. Lopetus 1974 – kuorma-autoilija 8 vuotta.



Nykyhetki 1/2006

- Asuminen 6kk kaupungissa kerrostalossa ja 6kk kesäajat mökillä 60 km päässä omalla maatilalla, jossa on tehty sukupolvenvaihdos. Oma auto, josta pidetään hyvää huolta
 - "Pahin on kun lumen alla on liukas kohta– sitä ei näe." (Hiekoitetuilla väylillä jää aina kohtia, joissa hiekkaa ei ole, ei siis voi olla aivan varma, ettei liukasta ole)
 - -Turvattomuutta aiheuttavat humalaiset ja kiihkomielisiet (joskus lievästi pahoinpideltyä tuttua) "kaikki ovat nykyään kohteena"
 - - Lehtijuttujen väkivaltaisuuksista pelottaa vähän.
 - - Pelkotilanteita on lastenlasten kanssa liikkuesssa, etteivät karkaa ja juokse risteyksessä auton alle
 - - Ostoksilla käydään kun tarvitaan, jotkut käy 2krt viikossa, meillähän ei ole mitään määrää.
- Auraus harhautti kerran:
Matkalla teollisuuskadulta oli aurattu lumi niin että se ohjasi minut autoliikenteen väylälle kävelemään. Oikeastaan olisi pitänyt tarpoa lumikinoksessa oikeaa väylää.*



Tulevaisuus

- Pitää liikkua joka päivä, muutenhan
- kunto rapistuu nopeasti, kävelysauvoja käytetään kuntoiluvaikutuksen ja turvallisuuden takia tulevaisuudessakin
- Portaat mietityttää, tutut ähkii ne ylös, meillekin voi olla joskus ongelma...niin kotipalveluhan on että voi olla kotona sittenkin, jos ei pääse portaita
- Lapset ja niiden lapset käyvät usein, se on ihan mukavaa, että käyvät viikottain ja huisketta riittää (liikkumisesta lastenlasten kanssa on pitkä aika pelottavan kokemuksen jälkeen)

Kuvaus	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Pariskunta joilla kaksi asuntoa	70	Eläkkeellä	2 (+4)	1(HA)	Joensuun taajama /Heinävesi	Kerrostalo ja mökki

TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

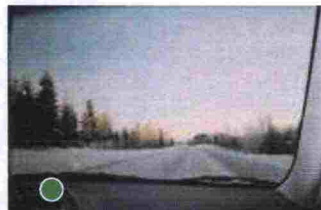
Osallistuja Mari

- Arkipäivä, työviikko
- Viikonloppu
- Vuosi/elämänmuutos



Menneisyys

Marin ja hänen perheensä menneisyys liittyy opiskeluun ja kotiseudun (Joensuu/Lieksa) tuntumassa elämiseen, miehen autoharrastuksiin ja hänen työhönsä. (nykyisin itsekin töissä) ●



Nykyhetki 1/2006

- Ainoana arkisin toistuvana reittinä on iltapäivisin matka kotoa päiväkotiin ja takaisin kotiin hakemaan lapsi (Mari meni töihin viikko tämän jälkeen)
- ...lapsi on haettava tietynä aikana hoidosta joka tapauksessa.
- Autolla haen Sagan hoidosta pelkästään omasta mukavuuden halustani. Linja-auto on hintansa sekä aikataulujen takia mahdoton.... en ole silti ajatellut siirtyä siihen, koska ei ole mitään hyvää syytä.
- Koulun läheisyyden vuoksi matkalla liikkuu paljon pieniä koululaisia, jotka kulkevat milloin missäkin. Toinen pelottavaksi kokemani ryhmä ovat linja-autot, jotka eivät tunnu piittaavan ollenkaan muista autoilijoista, vaan laittavat pysäkillä lähtiessään vilkun päälle aina jo auton ollessa liikkeellä.
- Jos miehelläni on vapaata, emme ole oikeastaan koskaan viikonloppuja kotona, vaan kesällä olemme Lieksassa , joskus Valtimolla mökillä, joka on saarella (matkaan liittyy siis venematka).
- Muina vuodenaikoina viikonloppuja vietämme Lieksassa ja myös pojan kilpailumatkojen vuoksi matkustaen miehen työsuhte (automyyjä) autolla

Tulevaisuus

Hyvin todennäköisesti emme asuu enää muutaman vuoden kuluttua Joensuussa, emme ainakaan nykyisessä ympäristössä. ...uutta asuinpaikkaa valitessamme kiinnitämme ensisijaisesti huomiota alueen turvallisuuteen etenkin lasten liikkumisen kannalta katsoen. Itse asuisin kaikista mieluiten keskellä kaupunkia ja aivan palveluiden vieressä, mutta lapsiperheelle se ei välttämättä ole paras vaihtoehto, joten olen joutunut muuttamaan asiassa kantaani.... hieman kauempana on rauhallisempaa, jolloin lasten takia riskit liikkumiseen liittyen pienenevät huomattavasti. Liikkumisen tarpeeni tulevat muuttumaan lasten kasvamisen myötä. Pian heitä ei tarvitse kuskata hoitoon, kouluun tai harrastuksiin vaan kaikki liikkumiseni muuttuu vain omista intresseistäni pohjautuvaksi liikkumiseksi.

Kuvaus	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Nuoren perheen äiti, autolla paljon liikkuva perhe	30	Pätkätyöt, miehellä myös vklopputyöt	2+2 (4v,10v)	2	Joensuu, Noljakka	Huoneisto pienkerrostalossa

TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

Osallistuja Teijo

- Arkipäivä, työviikko
- Viikonloppu
- Vuosi/elämänmuutos

Menneisyys

Olin Järvenpäässä Invalidien Ammattikoulussa kun sain

- AJOKORTIN se oli valtaisa muutos mahdollisuuteen nähdä mitä ympärillä on. Ennen sitä liikuin Kontaten myöhemmin pyörätuolilla. Kuljetuspalvelua ei silloin ollut. Pieni kunta ja asuu Rasialossa, on täysin sivussa DATSUN 100A oli ensimmäinen auto 1975. Alkoi aika oppia suunnistamaan ja opasteet sijoittamaan kartalle.

Nykyhetki 1/2006

- Auraus tapahtuu klo 12 jälkeen ja Teijo ajoittaa lähtemisen sen mukaan, jos vain mahdollista. Urat pois risteysalueelta. Kerran Teijo ajoi ojaan kun suoraan mentäessä kääntyvä urat käänsivät auton pientareelle. vilkasreitti ei ole ainoastaan riskitekijä, vaan aiheuttaa turvallisuuden tunnetta ongelmatilanteessa > muita liikkuja (apu lähellä)

Viikonloppu:

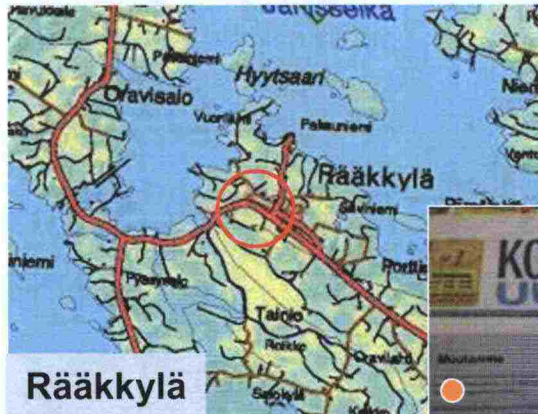
- Liikkumista maakunnissa, etenkin Rääkkylä – Joensuu
 - autolla
 - kaupunkialueella jonkin verran
 - viitoitusten kunto huono (Esim. Suhmuran viitasta heijastus kulunut)
 - parkkipaikat melko hyvin saatavilla mutta ongelmana pyörätuolilla siirtyminen jalkakäytävälle (puuttuu luiskaus, pysäköinti ja jalkakäytävän välillä)

Tulevaisuus

Olen silloin 60-vuotias! Selkeät opasteet, jotka on helppo lukea pimeässäkin vaikka olisi pieni kohde. Lumen auraus joka ei synnytä korkeita lumivalleja (risteysalue) ollenkaan. Muistia helpottavia ratkaisuja, väri, valo ym. Asutus harvenee on vaikeampi saada apua tarvittaessa. Kuinka kerron sijainnin avun saamiseksi? Tarvitaan vaikka tienvarsitaidetta. Ympäristö pitäisi olla niin rakennettu, että pystyisi nopeasti näkemään kokonaisuuden.

Radiossa tiedotetaan esim.

- "Lossiliikenne katkaistaan tukinuiton vuoksi" Tukinuitto olisi sinänsä mukava nähdä. Risteysalueen kinoksia pitäisi madaltaa, voisiko aurauskalustoa kehittää niin, että kinokset madallettaisiin samalla. Kuntalaiset voisivat ottaa vastuuta tienpidosta, esimerkiksi kriisiaikoina - pitäisi olla paikallisia, jotka tulisivat nopeasti auttamaan.



Kuvaus	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Pyörätuolin käyttäjä pienen kunnan alueelta	50	Osapäivätyö	1	1	Rääkkylä, keskusta	Rivitalo

TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

Osallistuja Jone

- Arkipäivä, työviikko
- Viikonloppu
- Vuosi/elämänmuutos



Menneisyys

Nuoren miehen ja parin menneisyyteen liittyy opiskelija-elämä, avovaimon työ harrastukset (liikkumista eri tavoin) ja kumppanuus ja toisaalta pitkäaikaiset, itsenäiset sekä yhdessä tehdyt matkat.

- Jone on liikkunut paljon lähietäisyyksillä pyöräillen, mutta asunut myös ulkomailla useiden kuukausien jaksoja. Tottunut joukko-liikenteen käyttäjä.



Kuopio

Nykyhetki 1/2006

- Asumismuoto Kuopion ruutukaavalla appivanhempien paritalossa, jossa asuvat 2004 keväästä myös avovaimon vanhemmat ja heidän sukulaisensa

Kävelylenkki kolmen koiran (yksi koira oma) kanssa postiin ja takaisin viemään rikkoutuneen polkupyörän osia takuuhuoltoon.

- Normaalisti kuljemme koirien kanssa hiljaisia sivuteitä ja maastoreittejä pitkin, pitäen yhtä koira-aikaa paljon irti kytkettynä.
- Kesäisin kuljemme suurimmaksi osaksi länsi-Puijon metsissä ja talvisin suuntaamme Kallaveden jäälle. Siellä on helppo lähteä mihin suuntaan tahansa. Harrastan usein iltaisin juoksemista ja pyöräilyä koska silloin voi ajatella vapaammin ja ihmisiä ei ole liian paljon liikenteessä. Tosin pieni leikkimielinen kisaaminen muiden pyöräilijöiden kanssa on joskus mukavaa.
- ...Tulin siihen lopputulokseen että oikealla vaatetuksella on suuri merkitys. Sykemittari aina mukana: "Motivaattori" "moni lenkki jäisi tekemättä, jos sitä ei olisi"
- Bussikuskit joskus nihkeitä ottamaan pyörän ja tavaratila on hankala



Tulevaisuus

Lisäksi olen totutellut itseni juoksemiseen harjoittaessani kipeytynyttä polvea, ei kuitenkaan liian kanssa.

- "lääkäri sanoi, että kannattaa liikkua niin paljon kuin mahdollista"

Toivoisin luonnonvaraisten metsien ja ympäristöjen säilyvän autoilijoiden kustannuksella. Toivon myös että mahdollisimman moni autoilija tulevaisuudessa valitsee joskus kokeilun vuoksi julkisen liikenteen yksityisautoilun sijasta, vaikka viikon ajan

Kuvas	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Nuori mies jolla avovaimo, liikuntaa aktiivisesti harrastava	35	Projektityöt, opiskelu	2	1	Kuopio, keskusta	Huoneisto tuttujen luona paritalossa

TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

Osallistuja Tero

- Arkipäivä, työviikko
- Viikonloppu
- Vuosi/elämänmuutos

Menneisyys

- AIKOINAAN YRITIMME VAIMONI KANSSA VALITA ASUNTOMME MAHD. HYVIN JULKISTEN LIIKENNE-YHTEYKSIEN VARRELTA JA SIINÄ ILMEISESTI ONNISTUIMME!

"Huomasimme, että pysäkki ja asema ovat korttelin päässä ja hyvät yhteydet Helsinkiin ja Tapiolaan TAI Tuomarila - Helsinki -Tuomarila ja Tuomarila – Tapiola

Tuomarila. Lasten harrastukset vaativat käytännössä auton, koska julkisen liikenteen välineillä olisi mennyt liian kauan ja olisi joutunut käytännössä lyhentämään työaikaa



Nykyhetki 1/2006

- Huonoin sää on tuisku ja kun sataa vaakaan ja on kylmää. Vaimo
 - pyörii pidemmän ajan vuodesta. "Hiekoitettu" jään päällä ei ole aina hyvä. Tuore lumi ja alla suolattu jää (kostea) voi olla pahemmin liukas. Jos hiekkaa kierrätetään - hiekasta kuluu särmä, niin se pyörii jalkojen alla. Varsinkin 15v pojan kohdalta koulu on järjestänyt lukujärjestyksensä juna-aikataulujen mukaan. Pyöräilen kesäisin myös töihin. Noin 17 km:n reitti on kokonaan pyörätietä ja vain muutama autotien ylitys.
 - Vuosilomien aikana perheeni liikkumiset keskittyvät Hämeen ja Keski-Suomen alueelle.
- Kun asumme kaupungissa, vuodenajat eivät juurikaan vaikuta omaan tai perheeni liikkumisen vaihtoehtoihin. Perheeni julkiset liikkumisvälineet tai auto ovat käytössä vuodenajasta tai säästä riippumatta. Kuorma-autot huolestuttavat lasten takia, aurausautot herättivät aiemmin, nyt ne ovat hiljaisempia. Pojan (15) kanssa pelaamaan squashia ja pojan (11) kanssa jalkapalloa.
- Matkat sukulaisiin/tapahtumiin
 - myös autolla

Tulevaisuus

- Asun nyt erinomaisten julkisten liikenneyhteyksien varrella ja autoa tarvitsemme lähinnä lastemme harrastusten kuljetuksiin. Kun lapsemme lähtevät omille teilleen, on hyvin mahdollista, että luovumme autosta ja jättäydymme julkisten tai vuokra-autojen varaan, kustannussyistä.
- kannattaisi lisätä mahdollisuutta käyttää yhdistelmämatkustamista eli autolla juna- tai bussipysäkillä ja siitä työpaikalle. ... iso parkkihalli vaikka yhdistelmähintaan junalipun kanssa voisi olla autoilijallekin edullisempi vaihtoehto kuin lisäkaistat kehäteille.

Kuvaus	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Perheenisä, lapset koulussa	45	Kokopäivätyö, (vaimolla osapäivätyö)	4 (11v,15v)	1	Espoo, Tuomarila	Paritalo

TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

Osallistuja Annika

- Arkipäivä, työviikko
- Viikonloppu
- Vuosi/elämänmuutos

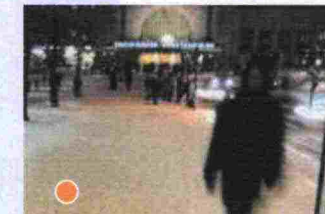


Menneisyys

Viimeisen 7 vuoden aikana on liikkumisen kannalta tapahtunut melko paljon. Kun muutin Kuopiosta Helsinkiin vuonna -99 eli melkein 7 vuotta sitten muuttui liikkuminen paljon koska muutin Helsingin keskustaan, jolloin liikkuminen kävelen on kaikkein helpointa. Kuopiossa asuessa tuli ajettua autolla paljon paikasta toiseen koska välimatkat olivat pitkiä mutta Helsingissä kävelen, pyöräilen tai käytän julkisia, joista eniten raitiovaunua.. Olin asunut muistaakseni jo 2 vuotta Helsingissä ennen kuin käytin paikallisjunaa ja silloinkin vaan Pasilaan. Kevät lukukauden 2002 asuin Tukholmassa missä jouduin opettelemaan junan, bussien ja tunnelbana käytön paljon paremmin kuin Helsingissä. Tukholman julkinen liikenne toimii hyvin ja monipuolisesti, mutta oli hirveän kallis!

Nykyhetki 1/2006

- Arkipäivisin ma-pe liikun säännöllisesti aamulla Tikkurilaan missä työpaikkani sijaitsee. .. kävelen aina sään salliessa Rautatieasemalle. Kävelen matkaan menee noin 8 minuuttia. H-juna lähtee 07:48. Asemalta kävelen noin 200 metrin matkan toimistolle. K-junan matka-aika on noin 20 minuuttia. Maanantaisin ja torstaisin kävelen rautatieasemalta Esport Fitnessiin. Esportista kävelen usein ruokakauppaan joko Kampin keskukseen tai poikkean matkan varrella pienempään kauppaan. Kaupasta jatkan kävelen kotiin. Kaiken kaikkiaan liikun keskustan alueella lähes aina kävelen. Busseja en käytä lainkaan ja raitiovaunuakin varsin vähän.
- Viikonloppuisin liikkuminen epäsäännöllistä. Harvoin poistun keskustan alueelta ja harvoin käytän julkisia kulkuneuvoja. Luisteluharrastus on ainoa poikkeus. Talvella Helsingissä suuria vaikuttajia on lumi, jää, liukkaus ja nopeat säätilan vaihtelut jotka kaupungissa vaikuttavat suuresti esim. katujen kuntoon ja kävelyn turvallisuuteen. Aloitan lenkkeilyt, kun hiekat harjataan asfaltilta



Tulevaisuus

- Omiin tarpeisiin Helsingin/pääkaupunkiseudun julkinen liikenne toimii hyvin enkä kaipaa esimerkiksi omaa autoa. Tällä hetkellä siitä olisi keskustassa asuvalle ainoastaan haittaa. Mitään suuria toiveita ei ole, mutta esimerkiksi 3T raitiovaunun yöliikenteen lopettaminen ensi keväänä/kesällä harmittaa. Toivottavasti mitään suuria säästöjä tai reittien lopetuksia ei ole osumassa omalle kohdalle. Käytän tieverkostoa ym. niin vähän etten osaa suuria toiveita esittää siihenkään. Melkeinpä kaiken kauemmas suuntautuvan matkustamisen teen lentäen, myös kotimaassa.

Kuvaus	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Nainen, toimistotyöläinen Helsingistä	30	Kokopäivätyö	1	0	Helsinki, Töölö	Kerrostalo

TIENKÄYTTÄJÄN POLUT

Osallistuja Juha

- Arkipäivä, työviikko
- Viikonloppu
- Vuosi/elämänmuutos

Menneisyys

Jaan liikkumiseen liittyvät elämänmuutokseni tässä seuraavasti: kun sain ajokortin tammikuussa 2004 ja kun muutin Dommalle joulukuussa 2004.



Nykyhetki 1/2006

- Opiskelijana jokainen työviikon päivä on helposti varsin erilainen, vaikka viikkorunko toistuukin 7 viikon ajan samanlaisena. Tällä hetkellä opiskelen intensiivisesti, ja vietän paljon aikaa liikkeessä. Olen jatkuvasti menossa jonnekin tai jo siellä. Aamurutiineihini kuuluu vilkaista reittioppaasta (www.reittiopas.fi) reitti, vaikka bussi, jolla kuljen, on usein sama – bussi numero 103, joka lähtee tasalta
- Opiskeluun liittyvät valinnat: Seuraukset ovat ilmeiset: liikkumista kahden koulun välillä kuntarajojen eri puolille – ehdinkö enää pyörällä kouluun, jos iltpäivällä pitää olla Metsätalolla Alvarin sijaan? Toisaalta jos lukujärjestys suo, saan päiviä, jolloin voin pidättäytyä matkasta Otaniemeen. Kannattaakohan minun silti hankkia seutulippu? Vai ajaudunko tenttimään kaikki yliopiston kurssit käymättä luennoilla, koska niille tulisi niin kiire.
- Viikonloppun automatkat suuntautuvat tyttökaverini vanhempien luokse Nummi-Pusulaan. Auton haku kestää 1h, bussilla kulkeminen on niin hankalaa.

Tulevaisuus

- Miten liikkuisin jos saisin valita Autoilussa on se huono puoli, että autoilussa ei voi tehdä muuta kuin ajaa autoa – esimerkiksi kirjeen kirjoittaminen on jo liikenteen vaarantamista, ja lukemista ei voi kuvitellakaan tekevän. Pyöräilyssä on sama ongelma, mutta ajan voi sentään kuvitella olevan hyötyaikaa – liikuntaa. Siksi vastaan otsikon kysymykseen toteamalla: "julkisilla", enkä usko, että aika tulee muuttamaan näkökantaani kovin pian. Niitä ymmärrän, jotka käyttävät taksia tai autonkuljettajaa, yksin ajavia en. Länsimetron liityntäpysäköinnit kannattanee suunnitella suuriksi siltä varalta, että joku muukin ajattelee näin.



Kuvaus	Ikä	Työssäkäynti	Perhekoko	Autoja	Asuinpaikka	Asuintyyppi
Opiskelija Helsingistä	25	Opiskelija	2 (tyttöystävä)	0(1 laina-auto)	Helsinki, Kamppi	Kerrostalo

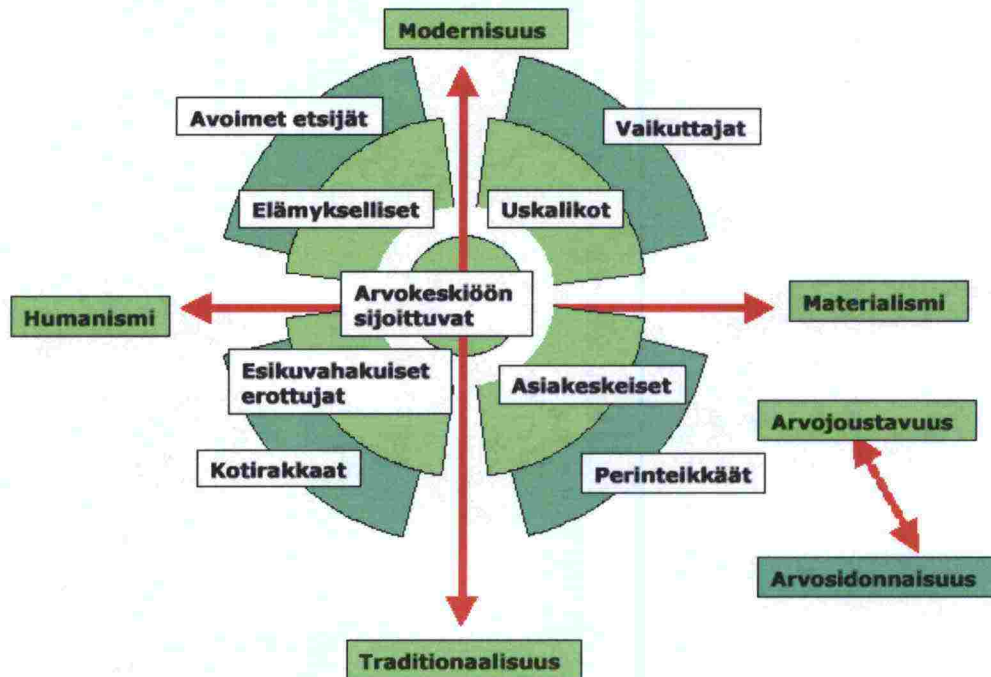
Liite 2

Arvoryhmät asenneavaruudessa:



VALUEGRAPHICS APT 1/2003

Valuegraphics arvoryhmät



Liite 3

Segmenttikortit

Pääryhmä 1: Lapset ja nuoret

Pääryhmä 2: Perhe- ja työsidonnaiset

Pääryhmä 3: Perhesidonnaiset

Pääryhmä 4: Työsidonnaiset

Pääryhmä 5: Riippumattomat

Alaryhmä 1: Paljon autoilevat

Alaryhmä 2: Monipuoliset

Alaryhmä 3: Autottomat

Liikkumis- ja toimintaesteiset



YLEISKUVAUS

Lapsiksi ja nuoriksi on luokiteltu kaikki alle 18-vuotiaat henkilöt. Ryhmän osuus yli 6-vuotiaasta väestöstä on noin 15 %. Alle 18-vuotiailta puuttuvat monet aikuisuuteen kuuluvat oikeudet, kuten ääni-oikeus, oikeus avioliiton solmimiseen ja henkilöauton ajokortin hankintamahdollisuus. Ryhmä voidaan jakaa karkeasti alle 12-vuotiaisiin lapsiin ja yli 12-vuotiaisiin varhaisnuoriin ja nuoriin.

Pääsääntöisesti ryhmä elää lapsen asemassa perheessä ja ei kanna vastuuta itsensä elättämisestä. 15–19-vuotiaista vain joka kymmenes asuu itsenäisesti. Palkkatyössä käyville alle 18-vuotiaille nuorille tyypillistä ovat osa-aikainen opiskelun ohessa tehtävä työ. Tulot ovat keskimäärin alle 1000 euroa/vuosi.

Tyypillisin asuinpaikka lapsille ja nuorille on pientalovaltainen asuinalue. Keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella asuu noin joka neljäs lapsi tai nuori. Joka neljäs ryhmään kuuluva asuu maaseudun haja-asutusalueella.

Ryhmän osuus yli 6-vuotiaasta väestöstä on noin 15 %. 6–17-vuotiaiden lasten ja nuorten tekemien matkojen osuus kaikista matkoista on jonkin verran väestöosuutta suurempi, mutta osuus matkojen kokonaissuoritteesta on selvästi pienempi.

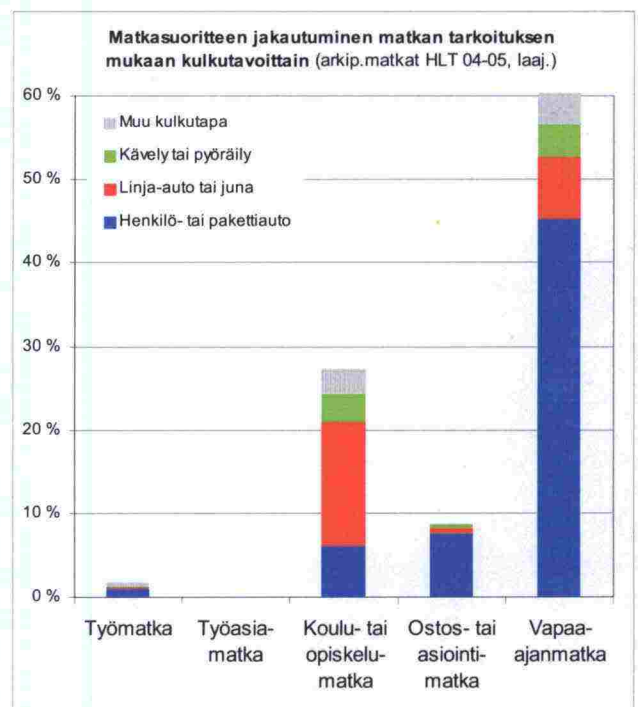
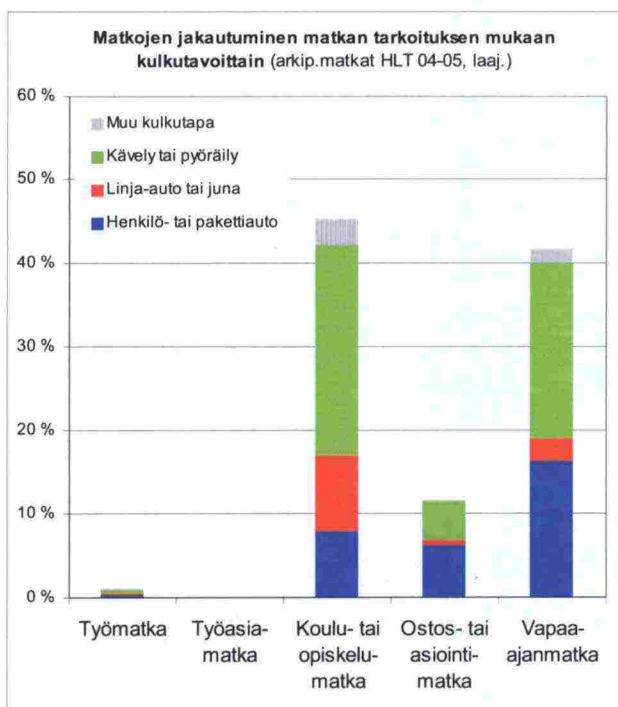
LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ

Kehityspolku lapsuudesta aikuisuuteen on tapahtumaketju, jossa lapsen fysiikka, aistit, moraalit, tunne-elämä ja itsetunto kehittyvät. Liikkujana lapsi itsenäistyy, elämänpiiri laajenee ja itsenäisesti käytettävissä olevien kulkutapojen kirjo laajenee.

Lasten ja nuorten matkustussuoritteesta yli 90 % syntyy opiskeluun ja vapaa-aikaan liittyvillä matkoilla. Opiskelu- ja vapaa-ajanmatkoja ryhmä tekee määrällisesti lähes yhtä paljon, mutta vapaa-ajanmatkat ovat koulu- ja opiskelumatkoja pidempiä.

6-17-vuotiaat liikkuvat noin 30 km vuorokaudessa, joka on keskimääräistä suomalaista selvästi vähemmän. Ikäryhmä tekee keskimääräistä hieman enemmän matkoja, mutta ne ovat keskimääräistä lyhyempiä. Ryhmän matkoista lähes joka neljäs on alle kilometrin mittainen ja kolme neljästä 5 kilometriä tai tätä lyhyempiä. Eniten lapsia ja nuoria on arkinen liikenteessä klo 6-9 ja 13-18 välisenä aikana. Lasten ja nuorten "iltapäiväruuhka" ajoittuu klo 14 tienoille.

Lapset ja nuoret tekevät yli puolet matkoistaan kävellen tai pyörällä. Suoritteella mitattuna ryhmä tekee väestöosuuttaan suuremman osan kaikista kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen matkoista. Sekä kevyen liikenteen että joukkoliikenteen käyttö liittyy sekä koulu- että vapaa-ajanmatkoihin. Vain joka kahdeskymmenes lapsi tai nuori asuu autottomassa taloudessa. Ryhmä tekee matkoistaan vajaan kolmanneksen autolla, mutta matkasuoritteesta noin 60 % tehdään henkilö- tai pakettiautolla. Lasten automatkat keskittyvät lähinnä vapaa-ajanmatkoihin. Vaikka ryhmä ei itsenäisesti aja autoa, noin 40 % ryhmästä ilmoitti että heillä on



autonkäyttömahdollisuus aina halutessaan.

LIKKUMISEN ONGELMAT JA HAASTEET

Lasten ja nuorten liikkumiseen liittyvät ongelmat ovat osittain ikä- ja kehitysvaihesidonnaisia. Alle 7-vuotiaana itsenäinen liikkuminen rajoittuu lähinnä kodin lähiympäristöön. Kouluikäisestä lähtien itsenäisen kävelyn ja pyöräilyn määrä kasvaa, samalla kun lapsen aistit, koko ja osaaminen kehittyvät. Tässä vaiheessa lapsen liikkumiselle tärkeää on kulkureittien siisteys, yksinkertaisuus, esteettömyys ja liikenneturvallisuus. Liikkumisvapauden kaventuminen ja liikkumisympäristön yksipuolisuus ovat lapsen liikkumiselle merkittäviä ongelmia.

Noin 10–13-vuotiaana lapsen kulkutapavalikoimaan tulee mukaan itsenäinen liikkuminen joukkoliikenteellä, jos asuinalue sen mahdollistaa. Samalla itsenäisen liikkumisen piiri kasvaa. Lasten pyöräily keskittyy yleensä alussa kesäaikaan, mutta iän myötä myös talvipyöräily astuu kuvaan, jolloin kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitoon liittyvät puutteet nousevat ongelmaksi. Lapsen ja nuoren liikkumisen säteen kasvaessa päiväkotij- ja koulu-reittien rinnalle tulevat yhä voimakkaammin vapaa-ajan liikkumisen kohteet ja niihin johtavat reitit.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus sekä liikenneympäristön puutteet nousevat ongelmia esille kaikilla alle 18-vuotiailla useammin kuin muissa ikäryhmissä. Kyseiset ongelmat korostuvat erityisesti alle 13-vuotiailla. Useimmiten ilmoitettu pyöräilyn este on kuitenkin kaikissa alle 18-vuotiaiden ryhmissä sää. Kävelyn suurimmaksi esteeksi koetaan pitkät etäisyydet.

Joukkoliikenteen käytössä alle 13-vuotiailla korostuvat ongelmia käyttömahdollisuuden (eli joukkoliikennedyhteyden) puuttuminen ja puutteet omissa taidoissa. 13–17-vuotiaalle nuorelle kaverisuhteet ja sosiaalisuus ovat erittäin tärkeitä itsenäistymisessä ja oman identiteetin muodostamisessa. Liikkuminen vapaa-ajalla, erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin on tärkeää. Ryhmä kokeekin usein ongelmaksi joukkoliikenteen heikon palvelutason iltaisin ja viikonloppuisin.

Lasten ja nuorten ryhmässä (alle 18-vuotiaat) selvästi suurin kuolemanriski on 15–17-vuotiailla. Tässä ryhmässä korostuvat erityisesti mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet sekä onnettomuudet auton matkustajina. Lapsia (alle 15-vuotiaita) kuolee liikenteessä pääasiassa auton matkustajina, jalankulkijoina ja pyöräilijöinä. Lasten liikennekuolemista 43 % ja loukkaantumisista 47 % tapahtuu jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa.

ARVOT JA JOUKKOVIIESTIMIEN KÄYTTÖ

Nuorten ryhmästä suurin osa kuuluu nk. uskalikkojen ja elämyksellisten ryhmiin, joille tärkeää on erottuminen. Näille ryhmille tyypillistä on modernisuus ja arvojuoustavuus. Elämää ryhmällä ohjaa jännittävyyden ja mukavuuden hakeminen. Uskalikkoihin tehoaa voittamista, kontrollia ja uutuutta korostava viestintä. Elämyksellisiin tehoaa kansainvälisyys, tunteet, hyvä olo ja hemmottelu.

Nuoret katsovat televisiota kuluttaakseen aikaa, saadakseen huvia ja viihdykettä, mutta selvästi muita ryhmiä harvemmin parantaakseen yleissivistystään tai pysyäkseen perillä yhteiskunnallisista asioista. Nuorten television katselu arkena ajoittuu klo 15–24 välille.

Noin neljässä viidestä nuoren (15–17-v.) kodissa on myös käytössä internet-yhteys. Ne nuoret, jotka käyttävät internetiä, käyttävät sitä erittäin aktiivisesti. Suosituimpia tapoja käyttää internetiä ovat sähköposti, musiikin kuuntelu, pelaaminen, tieto vapaa-ajanviettotavoista ja lisätiedot TV-ohjelmista.

Lapset ja nuoret ovat viestinnän saavutettavuuden suhteen aikuisista poikkeava ryhmä, koska koko ikäluokka on periaatteessa saavutettavissa neuvoloiden, päiväkotien, koulujen ja harrastetoiminnan kautta ja myöhemmin lisäksi mm. autokoulujen kautta.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

Lasten ja nuorten liikkumistarpeet liittyvät pääasiassa kouluun ja opiskeluun sekä kaveripiiriin.

- Lasten ja nuorten itsenäisesti tekemistä matkoista suurin osa on lähiliikkumista
- Koulumatkat ajoittuvat erityisesti aamun tunteihin ja sijoittuvat tietyille reiteille.
- Kavereiden tapaaminen ajoittuu laajasti iltapäivän tunneista iltamyöhälle ja matkat myös suuntautuvat huomattavasti laajemmalle alueelle ja liikenneverkolle.
- Läliharrastemahdollisuudet eivät riitä tyydyttämään käyttäjien erityistarpeita ja sopivaa palvelua ollaan valmiit hakemaan kauempaakin. Joukkoliikennejärjestelmän kyky vastata käyttäjien erikoistuneisiin tarpeisiin ei ole riittävä, jolloin ainoaksi vaihtoehdoksi jää auton käyttö.
- Lapsille ja nuorille liikennejärjestelmän tietyt osat, esimerkiksi kevyen liikenteen väylät ja pyöräköintialueet, ovat usein myös ajanvieton paikkoja, mikä asettaa haasteita suunnittelulle.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

Tietoaineistojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004–2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	

**YLEISKUVAUS**

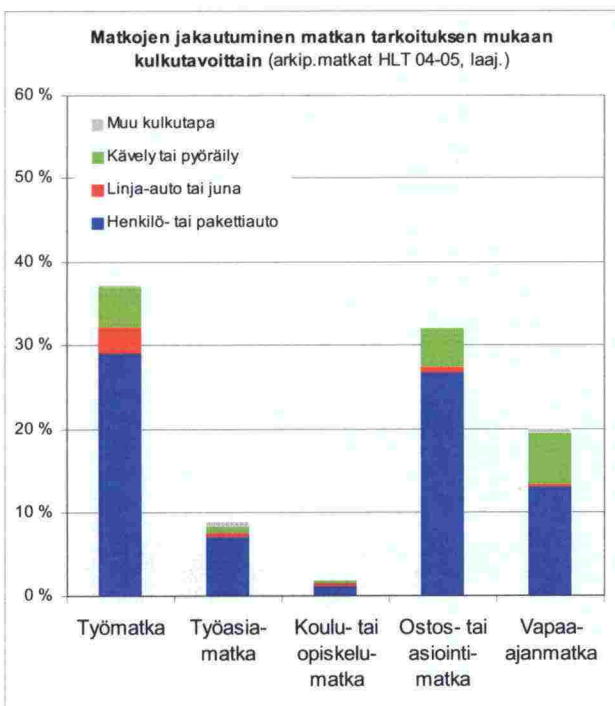
Perhe- ja työsidonnaisia ovat 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka ovat joko täyspäiväisessä tai osa-aikaisessa työssä tai opiskelevat säännöllisesti ja joilla on taloudessaan jatkuvaa huolehtimista tai valvontaa edellyttäviä muita henkilöitä (alle 13-vuotiaita lapsia).

Perhe- ja työsidonnaiset ovat hieman useammin miehiä kuin naisia. Perhe- ja työsidonnaisista suurin osa on 25–49-vuotiaita. Näihin ikäryhmiin kuuluvista noin 40 % on perhe- ja työsidonnaisia. Muissa ikäryhmissä heitä on alle kymmenesosa ja 60-vuotias perhe- ja työsidonnainen on harvinaisuus.

Tyypillisin asuinpaikka perhe- ja työsidonnaiselle on pientalovaltainen alue, jossa asuu noin puolet ryhmään kuuluvista. Noin neljännes ryhmästä asuu maaseudun haja-asutusalueella. Loput (28 %) asuvat joko keskusta-alueilla tai kerrostalovaltaisilla alueilla keskustojen ulkopuolella. Tyypillisin asuimuoto perhe- ja työsidonnaisille on omakotitalo, jossa asuu lähes 60 % ryhmästä. Vain joka viides ryhmään kuuluva asuu kerrostalossa. Perhe- ja työsidonnaiset ovat segmenteistä taloudellisesti parhaiten toimeentuleva.

Lähes kaikilla perhe- ja työsidonnaisista on ajokortti (96 %) ja neljä viidestä ryhmään kuuluvasta ilmoittaa, että hänellä on aina halutessaan auton käyttömahdollisuus. Autottomassa taloudessa asuvia on vain muutama prosentti. Autollisissa talouksissa asuvista perhe- ja työsidonnaista noin puolella on yksi auto ja puolella kaksi tai useampia autoja.

Perhe- ja työsidonnaiset kokevat muita ryhmiä harvemmin itsensä yksinäiseksi ja muita useammin olevansa henkisesti tasapainoisia. Toisaalta he kokevat ryhmistä eniten aikapulaa ja muita ryhmiä useammin itsensä stressaantuneeksi.

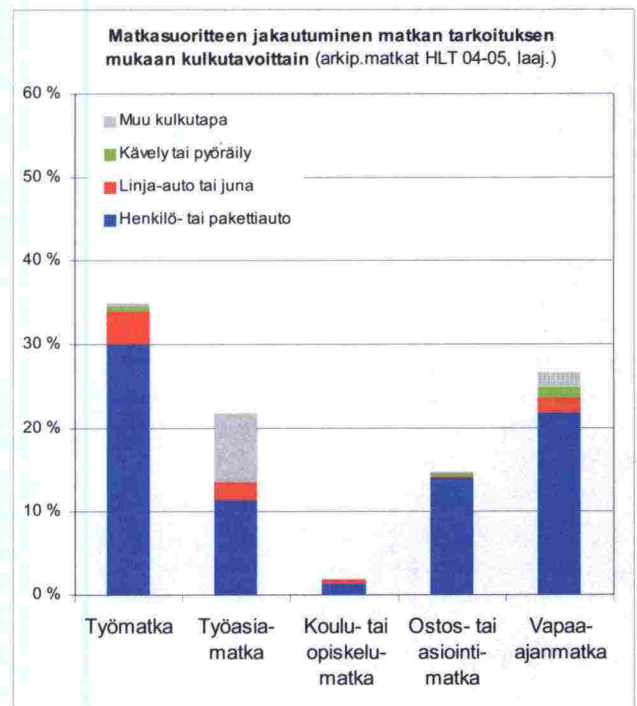
**LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ**

Perhe- ja työsidonnaiset ovat aktiivisesti liikkuva ryhmä. Ryhmän keskimääräinen matkasuorite vuorokaudessa on lähes 70 km/hlö ja matkaluku 3,45 matkaa/hlö. Työn ja opiskelun merkitys ryhmän liikkumisessa on korostunut. Noin puolet ryhmän tekemistä matkoista ja lähes 60 % matkasuoritteesta liittyy työhön tai opiskeluun.

Perhe- ja työsidonnaiset tekevät ryhmistä vähiten lyhyitä matkoja, alle 3 kilometrin matkoja on ryhmän arkipäivän matkoista 37 %. Arkisin perhe- ja työsidonnaisen tapaa liikenteessä tyypillisimmin ruuhka-aikoina klo 6-9 tai klo 15–17 välillä.

Perhe- ja työsidonnainen tekee arkipäivänä henkilöautolla noin neljä matkaa viidestä. Arkisin hänet yleensä löytää henkilöauton ratin takaa, mutta viikonloppuisin hieman useammin myös matkustajan paikalta. Päivittäin autoa ajaa noin 70 % ryhmästä. Joka viides perhe- ja työsidonnainen ajaa yli 30 000 km vuodessa, eli kuuluu nk. paljon ajavien ryhmään. Noin joka neljäs ryhmään kuuluva on nk. satunnaisautoilija, eli ajaa alle 5 000 km vuodessa.

Noin 70 % perhe- ja työsidonnaista on joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjiä, eli he käyttävät sitä harvemmin kuin kerran kuukaudessa. Useita kertoja viikossa joukkoliikennettä käyttää ryhmästä hieman yli kymmenesosa. Vain 40 % perhe- ja työsidonnaisista liikkuu päivittäin kävellen. Osuus on pienempi kuin missään muussa segmentissä. Sen sijaan pyörällä päivittäin tai muutamia kertoja viikossa liikkuvien osuus on aikuisväestön keskiluokkaa.



LIKKUMISEN ONGELMAT JA HAASTEET

Perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä henkilöauton käytön esteenä ovat muita ryhmiä useammin liikenteen sujuvuustekijät, teiden ominaisuudet ja käytön hinta. Perhe- ja työsidonnaisille auton käyttömahdollisuuden puuttuminen on harvemmin este kuin muille ryhmille. Auton käytön hinta on toiseksi yleisin henkilöauton käytön este, ja sen merkitys kasvaa jonkin verran iän myötä.

Joukkoliikenteen käytön esteeksi perhe- ja työsidonnaiset kokevat muita ryhmiä useammin palvelutasopuutteet ja käyttömahdollisuuden puuttumisen. Mukavuudenhalu on toiseksi yleisin joukkoliikenteen käytön este. Sen merkitys on suurin nuorten aikuisten ja 50–59-vuotiaiden ryhmässä. Käytön hinta on nuorten aikuisten ryhmässä kolmanneksi yleisin käyttöä estävä syy, mutta sen merkitys alenee iän myötä.

Jalankulun esteeksi perhe- ja työsidonnaiset ilmoittavat hieman muita ryhmiä useammin pitkät etäisyydet, kiireen, kulkutavan epämukavuuden tai oman laiskuuden. Iän lisääntyessä pitkien etäisyyksien sekä yksilön kunnon ja taitopuutteiden merkitys käytön esteenä kasvaa jonkin verran. Sen sijaan kulkutavan epämukavuus, oma laiskuus ja kiire käytön esteenä menettävät merkitystään iän myötä.

Pyöräilyn esteeksi perhe- ja työsidonnaiset ilmoittavat muiden ryhmien tapaan useimmin säätilan ja jonkin verran muita ryhmiä useammin pitkät etäisyydet, kulkutapaan liittyvän epämukavuuden ja oman laiskuuden. Ikäryhmittäinen tarkastelu paljastaa, että kulkuvälineen puuttuminen on käytön esteenä nuorten aikuisten ryhmässä. Muissa ikäryhmissä lisääntyneen pyöränomistuksen myötä esille nousee käyttöä estävänä tekijänä liikenneympäristön ominaisuudet.

ARVOT JA JOUKKOVIIESTIMIEN KÄYTTÖ

Perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä merkittävimpiä arvoryhmiä ovat asiakaskeiset ja esikuvahakuiset erottajat, joita on ryhmässä keskimääräistä enemmän. Molemmat ryhmät ovat nk. arvojoustaavia ja niitä yhdistää lisäksi traditionaalisuus. Ryhmien elämää ohjaa varakkuuden ja rahan tavoittelu. Esikuvahakuisille erottajille tärkeitä ovat esikuvat, huomatuksi tuleminen ja ryhmään kuuluminen, jotka myös vetoavat markkinoinnissa. Viestinnässä asiakaskeisiin vetoavat statustuotteet, uusi teknologia, testit ja kestävyys.

Perhe- ja työsidonnaiset tuovat esille usein esikuvina jonkin tuttavan/ystävän, ammatin edustajia, urheilusankarit, poliitikot ja taiteilijat.

Perhe- ja työsidonnaiset käyttävät työsidonnaisten tavoin muita ryhmiä vähemmän aikaa television katsomiseen. Perhe- ja työsidonnaisten television katselu on ryhmistä vähiten motivoitunut ajankulutuksen tai huolien unohtamisen tarkoituksella. Ajankohtaisista asioista perillä pysyminen on ryhmälle tärkeä motiivi. Perhe- ja työsidonnaisten ja työsidonnaisten pääasiallinen television katsomisaikakohta on klo 21–24 ja lisäksi aamu.

Vaikka noin neljällä viidestä perhe- ja työsidonnaisten kodissa on käytössä internet-yhteys, käyttää ryhmä yleisimmin internetiä työpaikalla. Netin käytön motivaationa ovat sekä asiointi- että vapaa-ajantoimet. Ryhmän suosituimpia tapoja käyttää internetiä ovat sähköposti, pankkipalvelut, tiedon hakeminen vapaa-ajanviettotavoista, tuotteiden tilaaminen nettikaupoista ja matkojen varaaminen.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

Ryhmän liikkumistarpeet liittyvät erityisesti työhön sekä ostosten ja asioinnin hoitamiseen.

- Työmatkaliikenteessä tärkeää on liikenteen sujuvuus ja matka-ajan luotettavuus työmatkavirtojen kannalta tärkeillä reiteillä.
- Päivittäisasiain sujuvuusvaatimukset kohdistuvat usein katuverkkoon ja pysäköinnin sujuvuuteen.
- Joukkoliikenne on erityisesti työhön liittyvä kulutapa. Joukkoliikenteessä korostuu poikkeustilanteista tiedottamisen merkitys.
- Käyttävät joukkoliikennettä usein myös työasiamatkojen hoitoon.
- Nykyisenkaltainen joukkoliikennejärjestelmä ei pysty tarjoamaan riittävän kilpailukykyistä vaihtoehtoa perheliikenteeseen, jossa kiire ja mukavuus ovat usein liikkumisvalintoihin vaikuttavia tekijöitä.
- Liikkuvat keskimääräistä useammin tieverkolla.
- Liikkuvat keskimääräistä harvemmin jalankulku- ja pyöräteillä.
- Ovat keskimääräistä tyytymättömämpiä
 - maanteiden kuntoon ja tilaan,
 - jalankulku- ja pyöräteiden kuntoon sekä
 - sorateiden kuntoon kesällä.
- Kokevat liikkumisen taajamissa erittäin turvallisiksi tai turvallisiksi keskimääräistä useammin.
- Kokevat liikkumisen jalankulku- ja pyöräteillä kesäaikana keskimääräistä turvallisemmaksi.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

Tietoaineistojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004–2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	

YLEISKUVAUS

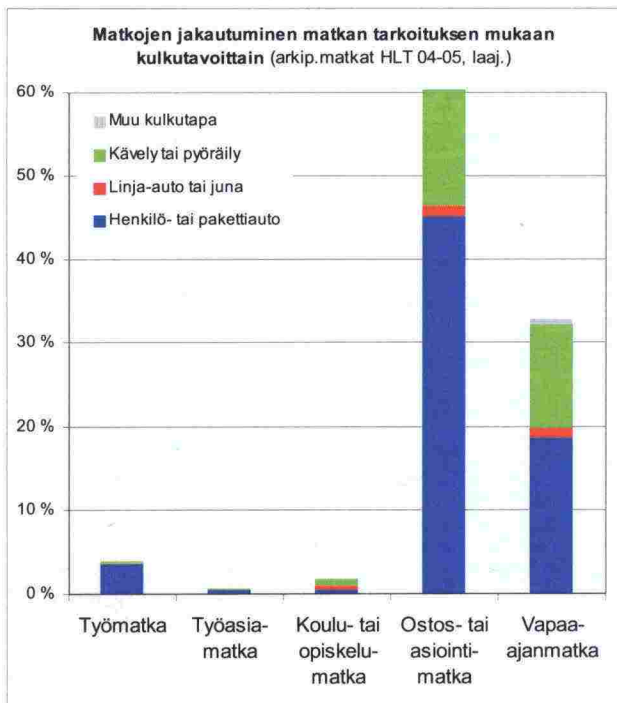
Perhesidonnaisia ovat 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka eivät ole täysi- tai osapäiväisesti työssä eivätkä opiskele, ts. ovat työelämän ulkopuolella esimerkiksi työttömyyden tai vanhempainloman vuoksi. Perhesidonnaisten taloudessa on alle 13-vuotiaita lapsia tai muita jatkuvaa huolehtimista tai valvontaa edellyttäviä henkilöitä. Perhesidonnaisten ryhmä on pieni: vain 3 % yli 6-vuotiaista suomalaisista kuuluu tähän ryhmään.

Perhesidonnaisten ryhmä on pieni, vain 3 % yli 6-vuotiaista suomalaisista kuuluu ryhmään. Noin joka kymmenes 25–39-vuotias on perhesidonnainen. Osuus 18–24-vuotiaiden ja 40–49-vuotiaiden ryhmissä on alle 5 %. Muihin kuin edellä mainittuihin ikäryhmiin kuuluva perhesidonnainen on harvinaisuus. Neljä perhesidonnaista viidestä on naisia. Suurin osa ryhmästä on vanhempainvapaalla. Perhesidonnaiset ovat melko pienituloisia. Ryhmästä 85 %:lla on alle 20 000 euron henkilökohtaiset vuositulot.

Perhesidonnaiset asuvat yleensä melko suurissa talouksissa. Kolme neljästä perhesidonnaisesta asuu taloudessa, jossa elää vähintään neljä henkilöä. Yli kymmenesosa on suurempia kuin viiden henkilön talouksia. Vain muutama prosentti elää kahden hengen taloudessa. Perhesidonnaiset asuvat tyypillisimmin pientalossa. Yli puolet ryhmästä asuu omakotitalossa, kerrostalossa asuu noin joka neljäs.

Perhesidonnaiset ovat melko pienituloisia. Ryhmästä 85 %:lla on alle 20 000 euron vuositulot.

Perhesidonnaisista 91 %:lla on ajokortti. Kaksi kolmesta ryhmään kuuluvasta ilmoittaa, että heillä on autonkäyttömahdollisuus aina halutessaan. Perhesidonnainen asuu tyypillisesti yhden auton talou-



LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ

Perhesidonnaiset matkustavat arki vuorokaudessa noin 40 kilometriä, joka on 20–30 kilometriä vähemmän kuin työssäkäyvät ryhmät matkustavat. Ryhmän tekemistä matkoista kolme viidesosaa ja suoritteesta kaksi viidesosaa liittyy ostoksiin, asiointiin ja perheen ylläpitämiseen. Työ- ja opiskelumatkoja ryhmä tekee elämäntilanteestaan johtuen erittäin vähän.

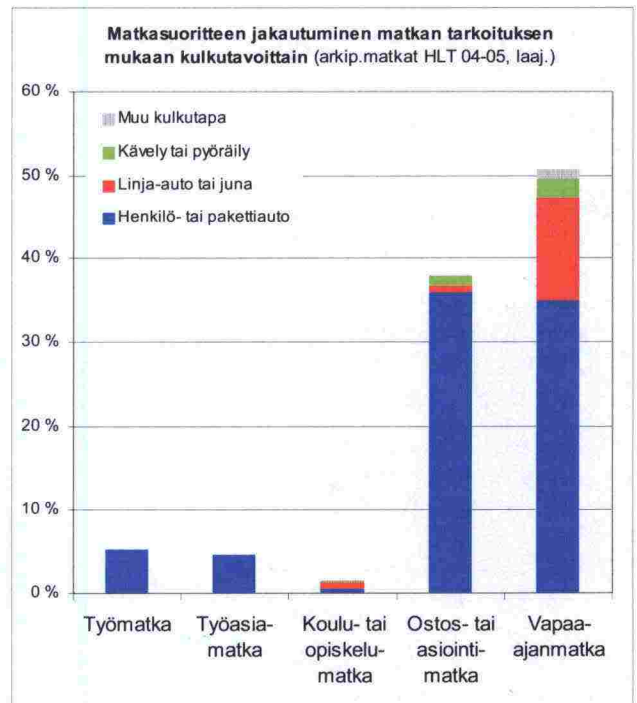
Myös vapaa-ajanliikkuminen on ryhmällä tärkeässä roolissa. Matkoista kaksi viidesosaa ja matkasuoritteesta puolet syntyy vapaa-aikaan liittyen. Vierailumatkojen osuus vapaa-ajanmatkoista on selvästi suurempi kuin muilla ryhmillä.

Perhesidonnaiset tekevät työssäkäyviä ryhmiä selvästi enemmän lyhyitä matkoja, mutta hieman vähemmän kuin lapset ja nuoret sekä riippumattomat. Alle 3 km matkojen osuus arkipäivän matkoista on 50 %.

Perhesidonnaisten liikkumisen ajallinen rytmi eroaa täysin muista ryhmistä. Pääosa perhesidonnaisista liikkuu aktiivisimmin klo 8 ja 18 välisenä aikana. Aktiivisin "ruuhkapiikki" ajoittuu klo 11–13 väliseen aikaan. Ryhmä on hieman aktiivisemmin liikkeellä ilta päivällä ja alkuyöllä kuin aamupäivällä.

Perhesidonnaiset tekevät arkipäivän matkoistaan noin 70 % henkilöautolla. Viikonloppuna automatkojen osuus ei muutu, mutta perhesidonnainen on silloin useammin matkustajana kuin viikolla. Kuitenkin vain kaksi kolmesta perhesidonnaisesta ilmoittaa käyttävänsä autoa päivittäin, joka on selvästi työssäkäyviä ryhmiä pienempi osuus.

Yli neljänneksen arkipäivän matkoistaan ryhmä tekee kävellen tai pyörällä, mutta tekee keskimäärin joukkoliikennematkoja melko vähän.



**LIKKUMISEN ONGELMAT JA HAASTEET**

Auton puuttuminen on suurin yksittäinen perhesidonnaisten ilmoittama henkilöauton käytön esteetekijä. Auton käyttömahdollisuuden puuttuminen ei kuitenkaan ole perhesidonnaisille niin oleellinen esteetekijä kuin työsidonnaisilla ja riippumattomilla. Perhesidonnaisten ja riippumattomien ryhmissä henkilöauton käytön este muista ryhmistä poiketen on puutteet yksilön tiedoissa tai taidoissa, toisin sanoen lähinnä ajokortin puute. Myös hinta tuodaan korostuneesti esille esteetekijänä.

Joukkoliikenteen käytön suurimmiksi esteiksi perhesidonnaiset mainitsevat käyttömahdollisuuden puuttumisen, mukavuudenhalun sekä puutteet tiedoissa ja tavarat kantamisen. Perhesidonnaisten ilmoittamat esteet ovat hyvin samankaltaisia kuin riippumattomien esille tuomat esteet. Muita ryhmiä useammin joukkoliikenteen käytön esteenä on ilmoitettu hinta.

Jalankulun käytön esteet perhesidonnaisilla poikkeavat muista ryhmistä. Puutteet yksilön kunnossa ja taidoissa tai tavarat ja liikenneympäristön tilan merkitys ovat suurempia kuin työssäkäyville ryhmille. Säätilan merkitys käytön esteenä on suuri, mutta samaa kertaluokkaa kuin muissakin aktiivi-ikäisten ryhmissä. Merkittävien kävelyn este ovat kuitenkin pitkät etäisyydet.

Tärkein pyöräilyn käyttöä estävä syy perhesidonnaisilla on sää, kuten muillakin ryhmillä lukuun ottamatta riippumattomia. Myös pyörän puuttuminen, liikenneympäristön ominaisuudet ja tavarat tulevat melko usein esille esteetekijänä.

ARVOT JA JOUKKOViestimien Käyttö

Perhesidonnaisten ryhmässä korostuvat esikuvahakuiset erottajat ja kotirakkaat. Näitä arvoryhmiä yhdistää traditioonalisuus ja humanismi. Kotirakkaiden ryhmä on arvosidonnainen ja esikuvahakuisten erottajien ryhmä arvojuustava. Molemmille ryhmille tärkeitä ovat sosiaaliset verkostot, perhe ja huolenpito.

Perhesidonnaiset tuovat esille usein esikuvina jonkin tuttavanystävän, ammatin edustajia ja urheilusankarit. Perhesidonnaiset eivät tuo poliitikkoja ja taiteilijoita esille esikuvanaan niin usein kuin muut ryhmät.

Perhesidonnaiset käyttävät television katseluun aikaa enemmän kuin työssäkäyvät ryhmät, mutta selvästi vähemmän kuin riippumattomat. Kaksi tuntia tai enemmän televisiota arkipäivänä katsoo kaksi kolmesta perhesidonnaisesta. Perhesidonnaiset katsovat televisiota tasaisemmin koko päivän kuin työssäkäyvät ryhmät, vaikka aktiivisin ajankohta on

klo 21-24. Perhesidonnaiset hakevat television katselusta muita ryhmiä enemmän rentoutumista, huvia ja viihdykettä sekä ennen kaikkea arjesta irtautumista ja huoltien unohtamista.

Noin neljällä viidestä perhesidonnaisesta on kotona internet-yhteys. Perhesidonnaiset käyttivät eniten internetiä kotona, toisin kuin työssäkäyvät ryhmät, joiden suosituin netin käyttöpaikka on työ- tai opiskelupaikka. Ryhmän edustajat käyttävät nettiä monipuolisesti asiointiin, vapaa-aikaan ja selvästi työssäkäyviä ryhmiä enemmän myös sosiaalisuuteen. Ryhmän suosituimmat tavat käyttää internetiä ovat sähköposti, pankkipalvelut, tuotteiden tilaaminen nettikaupoista, tiedon hakeminen vapaa-ajanviettotavoista ja käyminen keskustelu- ja deittipalstoilla.

LIKKENNEJÄRJESTELMÄÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

Ostos- ja asiointitarpeet ovat perhesidonnaisilla merkittävien liikkumistarvetta synnyttävä tekijä.

- Matkoja tehdään tyypillisesti päiviliikenteen aikana.
- Joukkoliikenteen käytön kannalta tarjonta päiviliikenteessä on usein heikompi kuin aamu- ja iltahuippuuntien aikana.
- Ryhmälle on ominaista, että matkoilla on mukana pieniä lapsia ja runsaasti tavaraa.
- Myös ryhmän vapaa-ajan liikkumiseen kohdistuvat tarpeet ovat usein perhelähtöisiä, esim. vierailumatkoja, jolloin joukkoliikenteen tarjoama palvelutaso ei pysty kilpailemaan henkilöauton kanssa.
- Liikkuvat keskimääräistä harvemmin päätieverkolla.
- Ovat keskimääräistä tyytyväisempiä:
 - maanteiden kuntoon ja tilaan,
 - jalankulku- ja pyöriteiden kuntoon,
 - päällysteiden kuntoon,
 - sorateiden kuntoon kesällä.
- Keskimääräistä tyytymättömämpiä levähdys- ja pysähtymisalueiden palveluihin ja viihtyisyyteen.
- Kokevat liikkumisen auton kuljettajana pääteillä, muilla teillä ja taajamissa erittäin turvalliseksi keskimääräistä useammin.
- Kokevat liikkumisen jalankulku- ja pyöriteillä kesäaikana keskimääräistä turvallisemmaksi.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

Tietoaaineistojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004-2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	

YLEISKUVAUS

Työsidonnaisia ovat 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka ovat joko täyspäiväisessä tai osa-aikaisessa työssä tai opiskelevat säännöllisesti ja joilla ei ole taloudessaan jatkuvaa huolehtimista tai valvontaa edellyttäviä muita henkilöitä (alle 13-vuotiaita lapsia).

Työsidonnaisia on vähintään neljäsosa kaikissa 18–64-vuotiaiden ikäryhmissä, mutta erityisen merkittävä osuus on nuorten aikuisten ja 50–60-vuotiaiden ryhmissä, jossa osuus ikäryhmästä on 65–80 %.

Työsidonnaisten ryhmän osuus väestöstä on 37 %. Ryhmän tekemien matkojen osuus kaikista matkoista on sekä matkamäärillä että suoritteella mitattuna väestöosuutta suurempi. Työsidonnaiset ovat aktiivinen liikkujaryhmä. Joka toinen Suomessa henkilöautolla ajettu kilometri on työsidonnaisen ajama.

Työsidonnaisista noin joka neljäs asuu yksin ja noin puolet kahden hengen taloudessa, joka näkyy ryhmän asumisvalinnoissa. Ryhmästä lähes puolet asuu keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella. Vain noin kolmas työsidonnaista asuu pientalovaltaisella asuinalueella ja joka viides haja-asutusalueella.

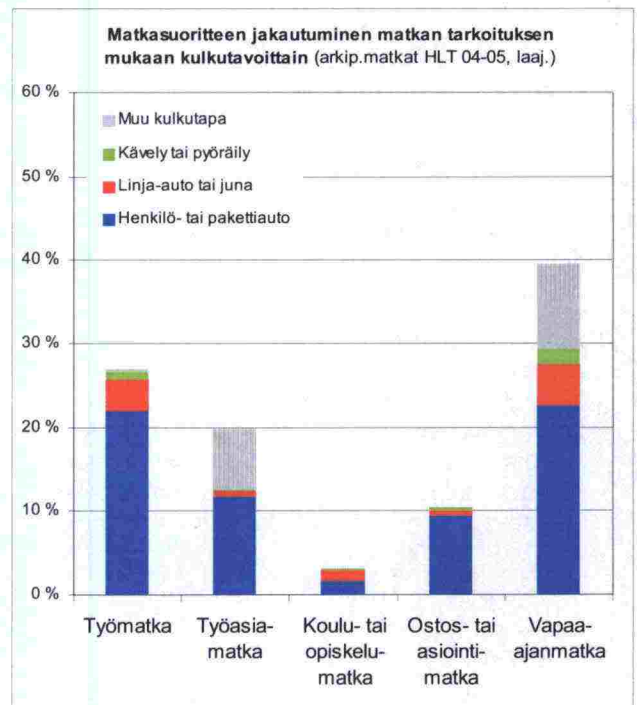
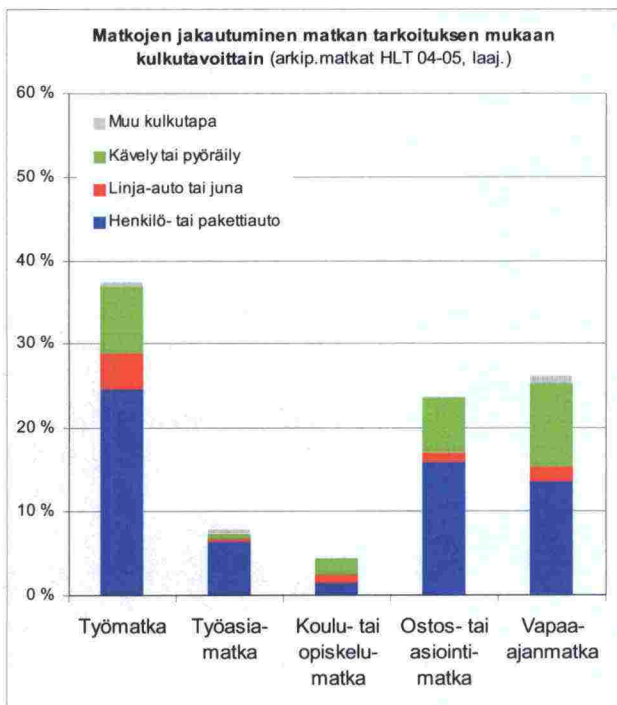
Työsidonnaiset ovat keskimäärin suhteellisen hyvin toimeentulevia. Yli viidennes ryhmästä ansaitsee yli 30 000 euroa vuodessa. Toisaalta ryhmään kuuluu myös nuoria aikuisia, joiden tulot ovat alaiset. Työsidonnaisista 91 %:lla on ajokortti ja 67 % ilmoittaa että heillä on autonkäyttömahdollisuus aina halutessaan.

LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ

Työsidonnaiset liikkuvat arkivuorokautena keskimäärin noin 60 km. Kolmannes suoritteesta syntyy työhön tai opiskeluun liittyvillä matkoilla ja yli puolet vapaa-aikaan liittyvillä matkoilla. Työsidonnaiset tekevät keskimäärin muita ryhmiä pidempiä vierailumatkoja. Sen sijaan työ- ja opiskelumatkat ovat keskimääräistä hieman lyhyempiä, joka kertonee mahdollisuudesta valita asuinpaikka läheltä työ- tai opiskelupaikkaa.

Työsidonnaiset tekevät keskimääräistä vähemmän lyhyitä matkoja. Alle 3 km:n matkoja tehdyistä arkipäivän matkoista on vain joka kolmas. Työsidonnaisen tapaa liikenteessä tyypillisimmin ruuhka-aikoina klo 6-9 tai klo 15–17.

Kulikutapojen käytön suhteen ryhmä on kaksijakoinen. Lähes joka viides työsidonnaisista asuu autottomassa taloudessa, mutta toisaalta joka kymmenes työsidonnainen on nk. paljon autoileva, eli ajaa yli 30 000 km vuodessa. Yhtenäistä työsidonnaisille on aktiivinen liikkuminen, joka näkyy väestöosuutta suurempana suoriteosuutena niin henkilöauto-, joukkoliikenne- kuin kevytliikennesuoritteessa.



LIKKUMISEN ONGELMAT JA HAASTEET

Tärkeimmät työsidonnaisten esille tuomat henkilöauton käytön esteet ovat käyttömahdollisuuden puuttuminen, hinta ja liikenteen sujuvuustekijät. Ikäryhmittäisen tarkastelun perusteella auton käyttömahdollisuuden puuttumisen merkitys on pienin ikäryhmässä 40–49-vuotta. Autoilun hinta tuottaa ongelmia erityisesti nuorille aikuisille, kun taas vanhempien työsidonnaisten joukossa on ajokortittomia henkilöitä.

Joukkoliikenteen käytön suurimmaksi esteeksi työsidonnaiset mainitsevat käyttömahdollisuuden puuttumisen. Seuraavaksi yleisimmin mainittuja ovat yhteydet pysäkeille ja asemille, mukavuudenhalu, palvelutasopuutteet ja hinta. Käyttömahdollisuuden puuttumisen merkitys esteenä lisääntyy iän myötä, kun taas hinnan merkitys laskee voimakkaasti iän lisääntyessä.

Jalankulun käytön esteenä työsidonnaiset tuovat esille pitkien etäisyyksien ohella sään sekä epämuokavuuden ja laiskuuden. Iän lisääntymisen myötä pitkien etäisyyksien merkitys käytön esteenä pienenee. Sen sijaan liikenneympäristöön ja yksilön kuntoon liittyvien tekijöiden merkitys käytön esteenä lisääntyy iän myötä.

Tärkein pyöräilyn käyttöä estävä syy työsidonnaisilla on sää kuten muillakin ryhmillä lukuun ottamatta riippumattomia. Pyörän puuttuminen on työsidonnaisten ryhmässä muita ryhmiä useammin ilmoitettu käytön este. Puutteet yksilön kunnossa ja säätilan merkitys käytön esteenä lisääntyy iän myötä.

ARVOT JA JOUKKOViestimien Käyttö

Työsidonnaisten ryhmä muistuttaa ryhmistä eniten "keskimääräistä". Uskaliikoja ja elämyksellisiä on hieman keskimääräistä enemmän ja perinteikkäistä ja kotirakkaita hieman keskimääräistä vähemmän. Uskaliikot ja elämykselliset ovat molemmat arvostettavia ryhmiä, joihin vetoaa jännittävä elämä.

Työsidonnaiset tuovat esille usein esikuvina jonkin tuttavanystävä, ammatin edustajia, urheilusankarit, poliitikot ja taiteilijat.

Työsidonnaiset ja perhe- ja työsidonnaiset käyttävät aikaa vähiten television katsomiseen. Työsidonnaisten television katsomisen motivoi ajankohtaisista asioista perillä pysyminen, mutta myös rentoutuminen, ajanvietto ja viihtyminen. Työsidonnaisten pääasiallinen television katsomisajankohta arkisin on klo 21–24 ja lisäksi aamu.

Työsidonnaisista noin 70 %:lla on internet-yhteys kodissaan, joka on hieman vähemmän kuin muilla työikäisillä ryhmillä. Työsidonnaisten pääasiallinen paikka netin käyttöön on työ- tai opiskelupaikka,

koti tulee sen jälkeen. Nettiä ryhmä käyttää sekä asiointiin että vapaa-ajanviettämiseen. Suosituimpia tapoja käyttää internetiä ovat sähköposti, pankkipalvelut, tieto vapaa-ajanviettotavoista, tuotteiden tilaaminen nettikaupoista ja lisätiedot TV-ohjelmista.

LIKKENNEJÄRJESTELMÄÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

Työsidonnaisten liikkumistarpeissa korostuvat työhän ja vapaa-aikaan liittyvät tarpeet.

- Ryhmä on joukkoliikenteen potentiaalinen käyttäjäryhmä.
- Työsidonnaiset ovat monipuolisia kulkutapojen käyttäjiä, joten liikennejärjestelmään kohdistuu suuri vaatimus matkakeitujen sujuvuuteen.
- Työmatkaliikenteen sujuvuus ja luotettavuus on tärkeää.
- Työsidonnaiset käyttävät joukkoliikennettä myös vapaa-ajan matkoihin, joten joukkoliikenneinformaation helppo saatavuus on myös ryhmälle tärkeää.
- Nuorten aikuisten ryhmälle liikkumisen hinta voi olla ongelma opiskeluvaiheessa tai työuran alussa.
- Nuorten aikuisten ryhmässä on myös henkilöitä, jotka ovat valmiita ottamaan suuria riskejä tieliikenteessä, mikä korostaa liikenteen valvontaan, koulutukseen ja valistukseen liittyviä tarpeita.
- Liikkuvat keskimääräistä säännöllisemmin jalankulku- ja pyörätieverkolla.
- Keskimääräistä tyytymättömpiä päällysteiden kuntoon sekä pääteillä että muilla teillä.
- Keskimääräistä tyytyväisempiä sorateiden kuntoon kesällä.
- Kokevat liikkumisen jalankulku- ja pyöräteillä kesäaikana keskimääräistä turvallisemmaksi.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

Tietoaainestojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004–2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	

YLEISKUVAUS

Riippumattomia ovat 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka eivät ole täysi- tai osapäiväisesti työssä eivätkä opiskele, ts. ovat työelämän ulkopuolella esimerkiksi eläkkeen tai työttömyyden vuoksi. Riippumattomien taloudessa ei ole alle 13-vuotiaita lapsia tai muita jatkuvaa huolehtimista tai valvontaa edellyttäviä henkilöitä.

Riippumattomien ryhmä muodostuu eri-ikäisistä ja -kuntoisista ryhmistä. Pääasiassa ryhmä koostuu ikääntyneistä, mutta mukana on myös työttömiä tai sairauseläkkeellä olevia nuorempia henkilöitä.

Riippumattomat asuvat tyypillisesti pienissä talouksissa. Yksin asuu noin kolmannes riippumattomista. Yli 75-vuotiaista yhdeksän kymmenestä asui kotona vuonna 2002. Yli 85-vuotiaista noin joka viides kuuluu säännöllisen kotihoidon piiriin.

Kolmannes riippumattomista asuu kerrostalossa ja noin 55 % omakoti-, rivi- tai paritalossa. Yli puolet riippumattomista asuu maaseudulla tai pientaloalueilla, ja 30 % puolestaan keskusta-alueella.

Riippumattomista suurin osa on melko pienituloisia. Alle viidenneksellä vuositulot ylittävät 20 000 euroa vuodessa, kun työssäkäyvistä ryhmistä vähintään kaksi kolmasosaa yltää näihin tuloihin.

Riippumattomista ainoastaan 62 %:lla on ajokortti ja noin 60 % ilmoittaa että heillä on autonkäyttämömahdollisuus aina halutessaan. Autottomassa taloudessa asuvista riippumattomista noin puolet on yli 75-vuotiaita, kaksi kolmasosaa asuu yhden hengen taloudessa ja 60 % asuu kerrostalossa.

LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ

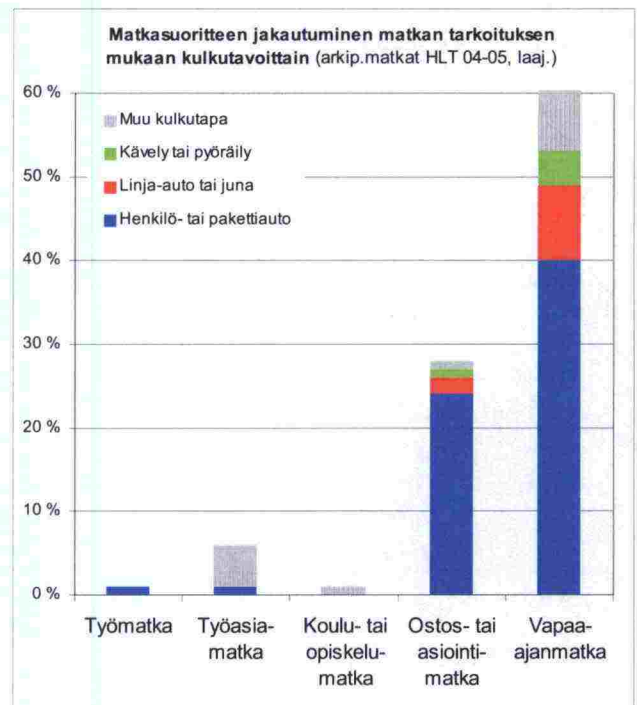
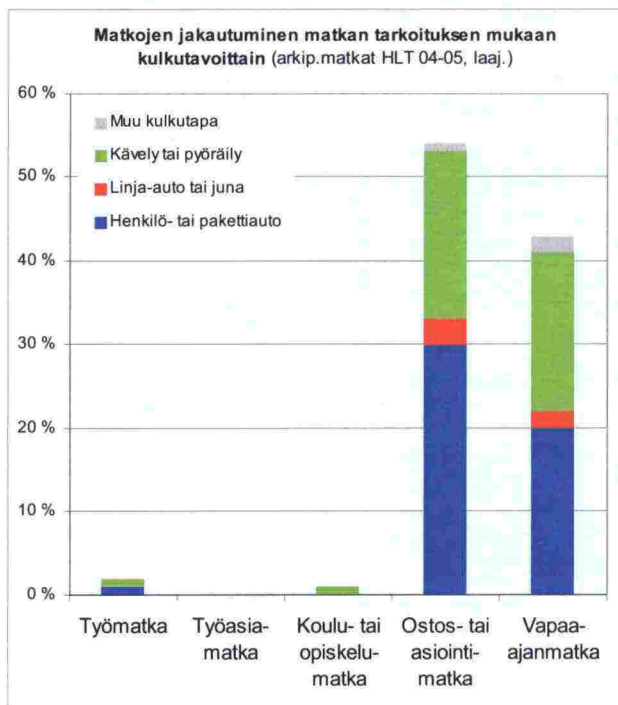
Riippumattomien arkivuorokaudessa liikkuma suori-te on keskimäärin 30 km/hlö, joka on 10–40 kilometriä vähemmän kuin muulla aikuisväestöllä. Riippumattomien ryhmä on liikkumisaktiivisuudeltaan heterogeeninen ryhmä. Alle 70-vuotiaat ovat pääasiassa aktiivinen liikkujaryhmä, jotka autoilevat ja käyttävät joukkoliikennettä. Tätä vanhemmissa ryhmissä liikkumiseen liittyvät ongelmat ja rajoitteet alkavat muuttua merkittävämmäksi.

Riippumattomien tekemistä matkoista kaksi viidesosaa on vapaa-ajanmatkoja, mutta suoritteesta yli kolme viidesosaa syntyy näillä matkoilla. Mökkimatkojen osuus vapaa-ajanmatkoista on muita ryhmiä suurempi. Toinen tärkeä matkaryhmä ovat ostos- ja asiointimatkat, jotka kuitenkin ovat selvästi vapaa-ajanmatkoja lyhyempiä.

Riippumattomat tekevät aikuisryhmistä eniten lyhyitä matkoja ja ovat nk. lähiliikkujia. Alle kilometrin matkojen osuus on 19 % ja alle 3 kilometrin matkojen osuus 54 % kaikista riippumattomien arkipäivien matkoista. Kevyen liikenteen rooli liikkumisessa on merkittävä.

Riippumattomien liikkumisen päivärytmi arkipäivinä eroaa muiden segmenttien päivärytmistä. Ryhmä liikkuu aktiivisimmin klo 9 ja klo 15 välisenä aikana. "Ruuhkapiikki" on noin klo 10. Iltaisin, klo 15–21, ryhmä tekee suhteellisesti selvästi vähemmän matkoja kuin työikäiset.

Autoa päivittäin ilmoittaa käyttävänsä hieman yli viidennes riippumattomista. Osuus on 2-3 kertaa pienempi kuin muissa aikuisten ryhmissä. Myös erittäin harvoin autoa käyttävien osuus on suurempi, mikä kertoo siitä, että riippumattomista 30 % elää autottomassa taloudessa.



LIKKUMISEN ONGELMAT JA HAASTEET

Riippumattomien ryhmän sisällä on hyvin erilaisessa fyysisessä kunnossa olevia henkilöitä, mikä vaikuttaa yksilöiden liikkumismahdollisuuksiin ja koetuihin ongelmiin. Liikkumiseen liittyviä tärkeitä tekijöitä ovat esteettömyys, sosiaalinen ja liikenneturvallisuus, liikenneympäristön selkeys, lähiympäristön virikkeellisyys ja liikenteen rytmin riittävä hitaus.

Ajokortittomia ja ajokykyyn liittyvistä ongelmista kärsiviä on kaikissa yli 65-vuotiaiden ikäryhmissä työikäisten ryhmiä enemmän, joten riippumattomien ryhmässä henkilöauton käytön esteeksi on ilmoitettu muita ryhmiä useammin puutteet yksilön kunnossa, tiedoissa tai taidoissa. Muiden piittaamaton ajokäyttäytyminen huolestuttaa iäkkäitä.

Tärkeimmäksi sekä jalankulkua että pyöräilyä rajoittavaksi syyksi riippumattomien ryhmä ilmoittaa yksilön kunnossa ja taidoissa olevat puutteet tai mukana olevat tavarat. Myös pyörän puute mainitaan syynä. Heikkenevän liikkumiskyvyn vuoksi tärkeää on väylien tasaisuus ja kunnossapidon laatu.

Joukkoliikenteen käytön esteiden osalta käyttömahdollisuuden puuttumisen ohella merkittäviä syitä ovat puutteet yksilön kunnossa ja taidoissa tai tavarat sekä mukavuudenhalu. Käyttömahdollisuuden puuttuminen tärkeänä käytön esteenä on suurin ikäryhmissä 40–64-vuotta, minkä jälkeen kunto ja taitopuutteiden merkitys käytön esteenä alkaa nousta tärkeämpään rooliin. Käyttömahdollisuuden puute on voimakkaasti riippuvainen asuinalueesta. Hinnan merkitys käytön esteenä alenee nopeasti iän lisääntyessä. Mukavuudenhalun ja pysäkkiyhteyksien merkitys näyttää olevan jokseenkin vakio, eikä vahvaa ikäkorrelaatiota näytä olevan.

ARVOT JA JOUKKOViestimien Käyttö

Riippumattomien ryhmässä korostuu perinteikkäiden ja kotirakkaiden suuri osuus, joille tärkeää on jatkuvuus. Näille ryhmille tyypillistä on traditionaalisuus ja arvosidonnaisuus. Kotirakkaat ovat humanistisia ja perinteikkäät materialistisia. Näihin ryhmiin argumentoinnista puree kotimaisuus, perinteikkyyden, turvallisuus, luotettavuus ja toisista huolehtiminen. Toisaalta riippumattomien ryhmässä on keskimääräistä hieman enemmän myös avoimia etsijöitä ja vaikuttajia, joiden arvomaailman tärkeä mittari on muutos.

Riippumattomat katsovat selvästi muita ryhmiä enemmän televisiota päivässä. Riippumattomien television katsomista motivoi sekä viihtyminen että tiedon hakeminen, ajankohtaisista asioista perillä pysyminen että mielipiteiden syventäminen. Riippumattomien suosikkiajankohtia television katsomiseen ovat aamu ja klo 15–24, mutta katsojia on

tasaisesti koko päivän ajan. TV-esiintyjät vetoavat erityisesti riippumattomien ryhmään.

Riippumattomat käyttävät internetiä pääasiassa kotona tai jossain muussa paikassa kuin työ- tai opiskelupaikassa. Selvästi alle puolella riippumattomien talouksista on Internet-yhteys kotona. Riippumattomien internetin käyttö liittyy pääasiassa asiointiin ja vapaa-aikaan. Suosituimmat syyt käyttää internetiä ovat pankkipalvelut, sähköposti, tiedon etsiminen vapaa-ajanviettotavoista, matkojen varaaminen ja tiedon etsiminen TV-ohjelmista.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

Riippumattomien liikkumistarpeet liittyvät päivittäistavara-asiointiin ja vapaa-ajan liikkumistarpeisiin.

- Matkoja tehdään paljon päiväliikenteessä työmatkaliikenteen ruuhkahuippujen välissä.
- Keskusta-alueilla liikennetiheys ja liikenteen rytmi erityisesti henkilöautoliikenteessä aiheuttavat ongelmia ikääntyneille.
- Liikennejärjestelmään kohdistuu fyysisen toimintakyvyn muutosten vuoksi suuria turvallisuus- ja esteettömyysvaatimuksia.
- Asiointiin liittyy tavaroiden kuljettamista.
- Ikääntyneiden valmiudet omaksua ja käyttää uutta tekniikkaa ovat heikommat kuin nuoremmilla.
- Liikkuvat keskimääräistä harvemmin pääteillä ja päällystetyillä teillä.
- Liikkuvat keskimääräistä harvemmin jalankulku- ja pyöräteillä.
- Ovat keskimääräistä tyytyväisempiä päällysteiden kuntoon sekä pääteillä että muilla teillä.
- Ovat ikäluokassa yli 65 vuotta keskimääräistä tyytyväisempiä maanteiden kuntoon ja tilaan, mutta keskimääräistä tyytymättömämpiä sora-ten kuntoon kesällä.
- Kokevat liikkumisen auton kuljettajana pääteillä, muilla teillä ja taajamissa turvattommaksi kuin muut ryhmät. Näin on erityisesti yli 65-vuotiaiden keskuudessa.
- Kokevat liikkumisen jalankulku- ja pyöräteillä kesäaikana keskimääräistä turvattommaksi.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

Tietoaineistojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004–2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	

YLEISKUVAUS

Alaryhmään kuuluvat 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka ajavat vuodessa yli 30 000 kilometriä moottoriajoneuvolla. Lisäksi ryhmään kuuluvat kaikki ammattiautoilijat. Ammattiautoilijoiden ja paljon ajavien tyytyväisyys ja vaatimukset muun muassa tienpiitoon liittyen ovat lähellä toisiaan.

Noin joka kymmenes yli 6-vuotias suomalainen on paljon autoileva. Pääosa ryhmästä on miehiä. Lisäksi Suomessa on vähintään 50 000–60 000 ammattiautoilijaa. Tyypillisesti ammattiautoilijat ajavat 50 000–100 000 km vuodessa. Alle 20 000 km/vuosi ajaa vain joka kahdeskymmenes ammattikuljettaja.

Paljon autoileva on tyypillisimmin 35–54-vuotias, mutta heitä löytyy kaikista aikuisista ikäryhmistä. Yli 65-vuotias paljon ajava on poikkeustapaus. Paljon autoilevat kuuluvat lähinnä perhe- ja työsidonnaisten ja työsidonnaisten ryhmiin.

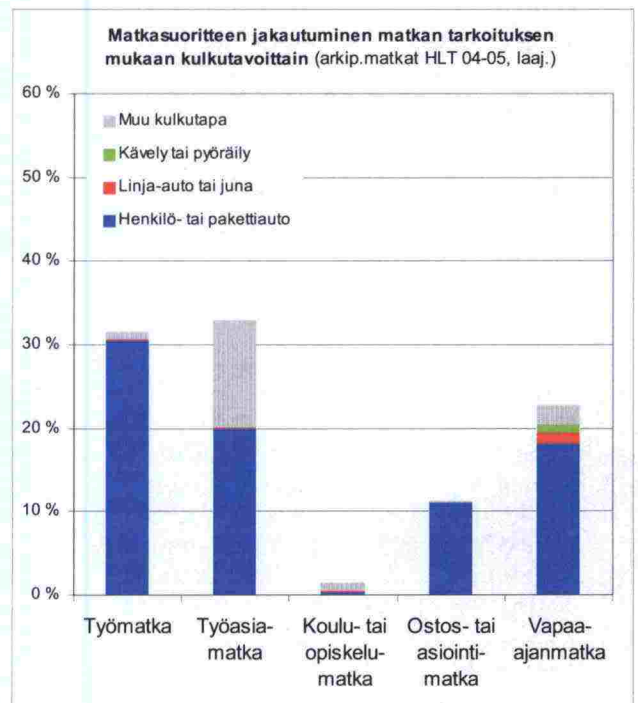
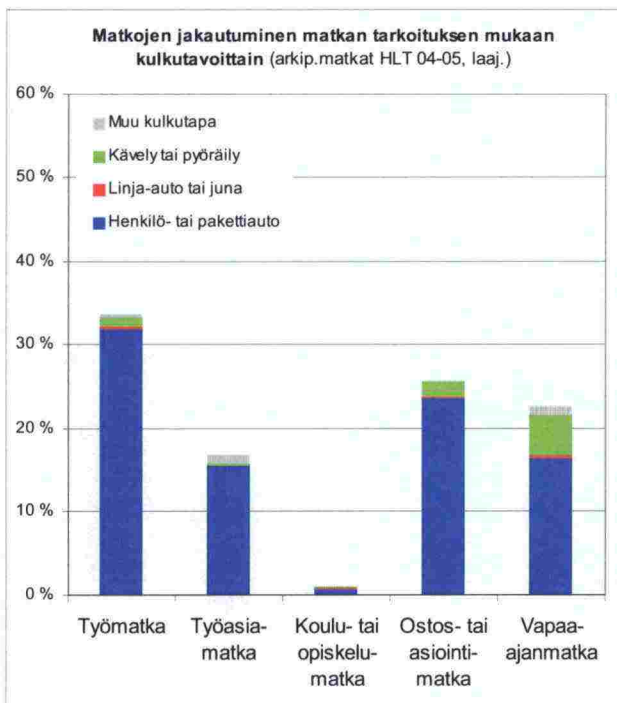
Pääosa paljon autoilevista asuu pientalovaltaisella alueella tai maaseudun haja-asutusalueella. Asuinpaikka selittää jonkin verran ajosuorituksen määrää, mutta yhdeksän kymmenestä maaseudun haja-asutusalueella asuvasta ei kuulu paljon ajavien ryhmään. Vaikka hyvien joukkoliikenne- ja kevytliikenneyhteyksien merkitys asuinpaikan valinnassa ei ole paljon autoileville niin suuri kuin vähemmän autoilevilla ryhmillä, silti paljon ajavista useampi kuin joka kymmenes asuu keskusta-alueella ja lähes joka viides asuu kerrostalossa. Selvästi tyypillisin asuinmuoto paljon autoilevalle on kuitenkin omakotitalo.

LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ

Paljon autoilevat ovat aktiivinen liikkujaryhmä. Vuorokauden keskimääräinen matkaluku on 3,4 matkaa/hlö/vrk ja matkasuorite noin 104 km/hlö/vrk. Ryhmä tekemien matkojen keskipituus on peräti 31 km.

Paljon autoilevien matkakohteet eivät merkittävästi eroa muiden ryhmien matkakohteista, kun vertailu tehdään segmenttien sisällä. Ainoa merkittävä ero on työasiointimatkojen suurempi osuus kaikista tehdyistä työ- ja työasiointimatkoista. Suoritteissa eroa sen sijaan on, koska matkoilla käytetyt kulutavat eroavat merkittävästi. Joka kolmas paljon autoilevan tekemä arkipäivän matka on työmatka. Puolet tehdyistä arjen matkoista ja 65 % suoritteesta liittyy työhön.

Lähes kaikki paljon autoilevat käyttävät henkilöautoa päivittäin. Paljon autoilevien matkoista ja suoritteesta suurin osa, 80–90 %, on automatkoja. Paljon autoileva on henkilöautossa yleensä aina kuljettaja, eli henkilöauton matkustajana tehtyjä matkoja on vain muutama prosentti kaikista matkoista. Paljon autoilevista noin joka neljännes ajaa yli 40 000 km vuodessa.



LIKKUMISEN ONGELMAT JA HAASTEET

Paljon autoilevat ilmoittavat auton käytön esteeksi tai ongelmaksi useimmiten hinnan. Seuraavaksi tärkeimmät auton käyttöä estävät tekijät ovat liikenteen sujuvuuteen ja teiden ominaisuuksiin liittyvät asiat.

Joukkoliikenteen käytön suurimmaksi esteeksi paljon autoilevat kokevat käyttömahdollisuuden puuttumisen. Myös mukavuudenhalu, ongelmalliset yhteydet pysäkeille ja asemille sekä puutteet palvelustasossa ilmoitetaan joukkoliikenteen käyttämättä jättämisen syyksi. Joukkoliikenteen koetaan sitovan aikatauluihin ja reittien ei koeta vastaavan omia liikkumistarpeita. Paljon autoilevat kokevat joukkoliikenteen käyttömahdollisuuden puuttuvan selvästi useammin kuin muut ryhmät, mutta ilmoittavat muita useammin käytön esteeksi myös oman mukavuudenhalunsa.

Paljon autoilevien jalankulkua rajoittavat eniten pitkät etäisyydet. Muita koettuja esteitä jalankululle ovat heikko käyttömukavuus ja laiskuus sekä säätekijät.

Paljon autoilevat kokevat, että pyöräilyä haittaa eniten säätila, pyörän puuttuminen sekä epämuukavuus ja laiskuus.

Paljon autoilevien syyt olla käyttämättä joukkoliikennettä, kävellä tai pyöräillä syntyvät tilannetekijöistä ja omasta mukavuudenhalusta. Tilannetekijät ovat sekä asuinpaikkavalinnoista että työtilanteesta johtuvia. Ryhmä korostaa mukavuutta liikkumisessaan, joten liikkumismahdollisuuksien kehittyminen ei suoraan siirrä henkilöitä pois auton ratista.

ARVOT JA JOUKKOVIIESTIMIEN KÄYTTÖ

Paljon autoileva suhtautuu muita ryhmiä kielteisemmin liikenteen hidastamiseen ja osa ryhmästä on valmis sujuvuuden saavuttamiseksi rikkomaan myös liikennesääntöjä. Joka kolmas paljon autoileva ei hyväksy nopeusrajoitusten alentamista talveksi. Lähes puolet ryhmästä arvioi, että pienestä ylinopeudesta ei ole vaaraa ja joka neljäs myöntää ajavansa toisinaan reiluakin ylinopeutta (yli 15 km/h). Yli puolet arvioi lisäksi hidastelijoiden haittaavan liikenteen sujuvuutta. Kaikkiin turvallisuusasenteisiin ajamisen kokemus ei näytä vaikuttavan, sillä jalankulkijoita haittana liikenteessä pitää vain noin joka kahdeskymmenes paljon autoileva, mikä on samaa luokkaa kuin muissa ryhmissä.

Noin joka kolmas paljon autoileva pitää nopeusrajoituksia maanteillä talvella liian alhaisena. Joka kymmenes paljon autoileva ilmoittaa nopeusrajoitusten noudattamisen talvella harmittavan erittäin paljon ja kaksi kolmesta paljon tai erittäin paljon.

Puolet ryhmästä olisi halukkaita muuttamaan nopeusrajoitusten määräytymisen ajankohtaa. Lisäksi yli puolet paljon autoilevista katsoo teitä suolattavan liikaa. Toisaalta paljon autoilevista vain kaksi kolmasosaa tuntee olonsa turvalliseksi pääteillä, joka on selvästi vähemmän kuin muissa alaryhmissä.

Tiehallinnon internet-sivut tuntee noin puolet paljon autoilevista ja niitä on käyttänyt viimeisen vuoden aikana ryhmästä yli kolmannes. Tienkäyttäjän linjan tuntee yli kolmannes paljon autoilevista ja sitä on käyttänyt lähes joka viides viimeisen vuoden aikana.

TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Näyttää siltä, että vaikka enemmän autoilevien ryhmän koko on kasvussa pidentyvien matkapiikkien ja henkilöautosidonnaisuuden kasvun myötä, yli 30 000 kilometrin vuosittaiseen ajosuoritteeseen liittyy yleensä liikkumista vaativa työ. Myös asuinpaikkaratkaisut näyttävät vaikuttavan merkittävästi ajosuoritteeseen. Paljon autoileva eläkeläinen on ainakin vielä poikkeustapaus. Pidemmällä aikavälillä väestön ikääntyminen vähentää työntekijöiden määrää, ja ainakin tietoyhteiskuntakehitys saattaa vaikuttaa yhteyksien hoitamiseen ilman läsnäoloa. Näiden tekijöiden perusteella paljon autoilevien määrä ei olisi ainakaan voimakkaasti kasvussa.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

- Paljon autoilevat suhtautuvat kriittisesti liikenteen hidastamiseen.
- Keskimääräistä tärkeämpiä asioita tälle ryhmälle ovat kesällä päällysteiden kunto pääteillä, ajomerkintöjen näkyvyys sekä pääteillä että muilla teillä ja kasvillisuuden niitto tienvarsialueelta.
- Talvella paljon autoilevat arvostavat muita enemmän lumen aurausta pääteillä ja muilla teillä sekä tienpinnan tasaisuutta pääteillä ja muilla teillä.
- Paljon autoilevat arvostavat jalankulku- ja pyöräiteiden määrää ja kunnossapitoa vähemmän kuin vähemmän autoilevat.
- Ryhmästä merkittävä osa ei käytä kevyen liikenteen väyliä kuin korkeintaan satunnaisesti.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

Tietoaineistojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004–2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	

YLEISKUVAUS

Alaryhmään kuuluvat 18 vuotta täyttäneet autollisessa taloudessa asuvat henkilöt, joiden ajosuorite moottoriajoneuvolla vuodessa on alle 30 000 kilometriä. Monipuolinen voi olla joko ajokortillinen tai ajokortiton henkilö, kunhan taloudessa on auto.

Suurin osa suomalaisista, peräti 87 % yli 6-vuotiaista, kuuluu monipuolisten ryhmään, joten monipuolisia on pääosa kaikista segmenteistä. Monipuolisiin kuuluu sekä työssäkäyviä ja opiskelevia että työelämän ulkopuolella olevia henkilöitä.

Monipuoliset edustavat kaikkia ikäryhmiä. Naisia monipuolisiin kuuluu hieman enemmän kuin miehiä. Tyypillisin asuinpaikka monipuoliselle on pientalovaltainen alue. Maaseudun haja-asutusalueella monipuoliset asuvat autottomia useammin, mutta paljon ajavia harvemmin. Keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella asuu segmentistä riippuen 25–45 % monipuolisista. Noin joka viides monipuolinen asuu kerrostalossa, tyypillisin asumismuoto on omakotitalo.

Kun tarkastellaan tilannetta pääryhmien sisällä, monipuolisten tulot ovat keskimäärin autottomia suuremmat, mutta paljon ajavia pienemmät. Pienituloisia monipuolisia on lähinnä riippumattomien ja perhesidonnaisten ryhmissä. Alle 20 000 euroa vuodessa ansaitsevia on segmentistä riippuen 30–80 %.

Auton käyttömahdollisuus aina on noin 60–80 %:lla monipuolisista, segmentistä riippuen. Lähes kaikilla monipuolisilla on auton käyttömahdollisuus ainakin joskus.

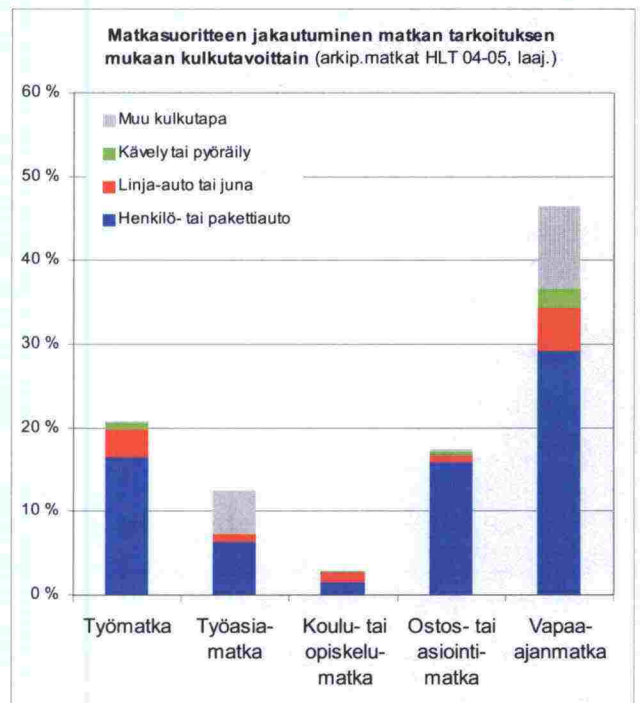
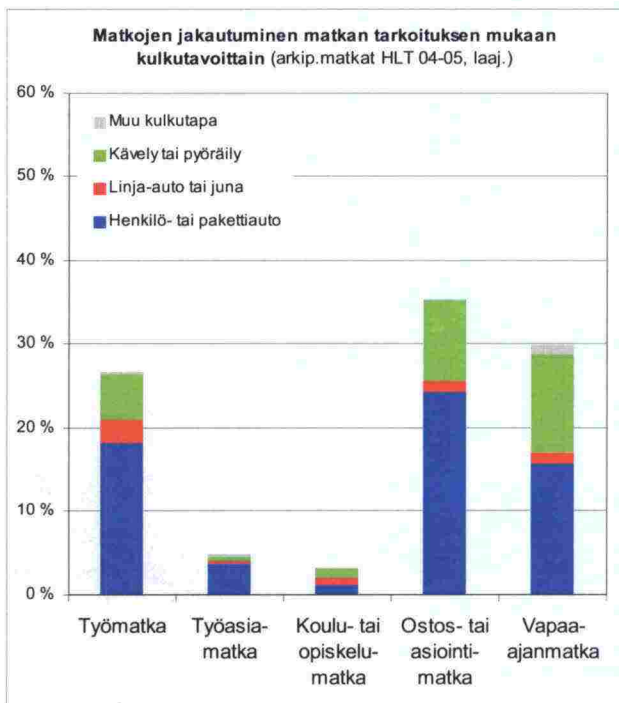
LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ

Monipuolisten arkivuorokauden keskimääräinen matkaluku on 2,9 matkaa/hlö/vrk ja matkasuorite noin 47 km/hlö/vrk. Ryhmä tekemien matkojen keskipituus on noin 16 kilometriä. Monipuolisten tekemien alle 3 kilometrin matkojen osuus on 46 %.

Monipuolisten matkakohteet eivät merkittävästi eroa muiden ryhmien matkakohteista, kun vertailu tehdään segmenttien sisällä. Eri segmenttien välillä eroja luonnollisesti löytyy johtuen mm. erilaisesta elämänvaiheesta. Sekä monipuolisten tekemistä arkimatkoista että suoritteesta työhön tai opiskeluun liittyy hieman yli kolmannes. Vapaa-ajan matkojen osuus arkimatkoista on noin kolmannes, mutta suoritteesta lähes puolet.

Monipuolisten tekemistä arkipäivän matkoista noin joka kolmas on tehty kävellen tai polkupyörällä ja 58 prosenttia henkilö- tai pakettiautolla. Kerran viikossa tai harvemmin autoa käyttää 10–35 % monipuolisista. Erityisesti päivittäin autoa käyttävien osuus vaihtelee merkittävästi sen mukaan, missä elämänvaiheessa henkilö on.

Päivittäin joukkoliikennettä käyttävien osuus monipuolisista on melko pieni, mutta vähintään kerran viikossa joukkoliikennettä käyttää noin viidennes monipuolisista. Monipuolisten kävelyn ja pyöräilyn aktiivisuus vaihtelee melko paljon pääsegmentin mukaan. Aktiivisimmin kävelevät perhesidonnaiset.



**LIKKUMISEN ONGELMAT JA HAASTEET**

Monipuoliset ilmoittavat merkittävimäksi autoilua rajoittavaksi tekijäksi auton käyttömahdollisuuden puuttumisen ja toiseksi merkittävimäksi autoilun korkean hinnan. Myös ajokortittomuus ja muut puutteet taidoissa sekä liikenteen sujuvuustekijät ilmoitetaan auton käytön esteeksi.

Useimmiten mainittu joukkoliikenteen käytön este on käyttömahdollisuuden puuttuminen. Tämän tuovat esille usein myös paljon autoilevat, mutta myös autottomat. Muiksi joukkoliikenteen käyttöä estäviksi tekijöiksi monipuoliset mainitsevat useita tasavahvoja syitä, kuten mukavuudenhalu, yhteydet pysäkeille ja asemille, hinta, puutteet taidoissa ja puutteet palvelutasossa. Mukavuudenhalun monipuoliset tuovat esille paljon autoilevia harvemmin, mutta hinnan ja puutteet fyysisessä kunnossa paljon autoilevia useammin.

Pitkät etäisyydet estävät monipuolisten kävelyä ja pyöräilyä harvemmin kuin paljon autoilevilla, mutta useammin kuin autottomilla. Jalankulun kannalta merkittävien estetekijä ovat puutteet yksilön kunnossa ja taidoissa sekä tavaroiden kuljetus. Pitkät etäisyydet ovat esteenä toiseksi merkittävien. Pyöräilyn kannalta tärkein käyttöä haittaava tekijä on säätila, toiseksi merkittävän syy puolestaan puutteet yksilön taidoissa tai kunnossa tai tavaroiden kuljetus. Sekä paljon autoilevat että monipuoliset ilmoittavat kävelyn ja pyöräilyn esteeksi laiskuuden ja mukavuudenhalun, jota autottomat eivät juuri koskaan esteeksi ilmoita.

ARVOT JA JOUKKOViestimien Käyttö

Monipuolisten ryhmä on viestinnällisesti vaikea tavoittaa Tiehallinnon sivujen tai Tienkäyttäjän linjan kautta, vaikka osa ryhmästä tietoa aktiivisesti etsiikin. Noin joka kolmas monipuolinen tuntee Tiehallinnon internet-sivut ja noin joka viides on niitä myös käyttänyt. Tienkäyttäjän linjan tuntee joka viides, mutta sitä on käyttänyt vain noin joka kahdeskymmenes ryhmään kuuluva.

Monipuoliset hyväksyvät liikenteen rajoittamisen ja hidastamisen selvästi paljon autoilevia paremmin, mutta huonommin kuin autottomassa taloudessa asuvat. Esimerkiksi nopeusrajoitusten alentamisen talveksi hyväksyy yhdeksän monipuolista kymmenestä. Noin joka kuudes monipuolinen arvioi talvinopeusrajoitukset liian mataliksi. Kahta kolmasosaa monipuolisista talvinopeusrajoitusten noudattaminen ei harmita ja vain alle 5 prosenttia se harmittaa erittäin paljon. Kaksi viidesosaa ryhmästä vähentäisi suolan käyttöä ja joka kymmenes lisäisi sitä.

Kielteinen suhtautuminen pieneen ylinopeuteen näyttää vähenevän ja todennäköisyys ajaa suurta

(yli 15 km/h) ylinopeutta kasvavan sen mukaan mitä suurempi yksilön vuosittainen ajosuorite on. Pääosa monipuolisista ajaa alle 10 000 km/vuodessa ja melko vähän ajaviakin on ryhmässä paljon. Monipuoliset suhtautuvatkin ylinopeuden ajamiseen kielteisemmin ja hidasteleiviin kuljettajiin myötämielellisemmin kuin paljon autoilevat.

TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Jos talouden ja ajoneuvotiheyden kasvu jatkuvat Suomessa viime vuosikymmenten tapaan, se vaikuttaa usealla tavalla monipuolisten ryhmään. Niin kutsuttujen "kakkosautojen" hankinta johtaa siihen, että yhä useammalla monipuolisella on auto aina käytettävissään. Vähän ja harvoin ajavien monipuolisten osuus tulee siis todennäköisesti vähenevän.

Ajoneuvotiheyden kasvu johtanee myös siihen, että autottomia talouksia on yhä vähemmän, joka kasvattaa monipuolisten ryhmän kokoa. Toisaalta pidemmällä aikavälillä vastavoimana voi toimia väestön ikääntyminen, jolloin yhä useammasta taloudesta puuttuu ajokykyinen henkilö, vaikka halua ja rahaa autoiluun olisikin.

Paljon autoilevien määrän kasvu vähentäisi luonnollisesti monipuolisten ryhmän kokoa, mutta tällaista kasvua ei välttämättä ole odotettavissa.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

- Monipuoliset arvostavat eniten pääteiden kuntoa ja ylläpitoa.
- Talvisin he pitävät tärkeänä lumen aurausta ja liukkauden torjuntaa, kesäisin päällysteiden kuntoa ja ajoratamerkintöjen näkyvyyttä pääteillä.
- Monipuoliset arvostavat ennen kaikkea kevyen liikenteen väylien lumen aurausta ja liukkauden torjuntaa, mutta myös niiden määrää ja päällysteiden kuntoa enemmän kuin paljon autoilevat.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

Tietoaineistojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004–2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	

YLEISKUVAUS

Alaryhmään kuuluvat 18 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka asuvat autottomassa taloudessa. Auton käyttö tai kyydin saaminen autolla vaatii joko ajoneuvon vuokraamista, lainaamista tai kyydin pyytämistä oman talouden ulkopuolelta, eli ylimääräistä vaivaa.

Autottomassa taloudessa asuvia on yli 6-vuotiaista suomalaisista kaikkiaan noin 5 %. Heitä löytyy kaikista pääsegmenteistä, mutta suurin osa on riippumattomia tai työsidonnaisia. Noin joka kymmenes riippumaton on autoton, kun vastaava osuus muissa segmenteissä on 1-5 %.

Autottomassa taloudessa elävät ovat naisia useammin kuin miehiä. Segmentistä riippuen naisten osuus on 55-70 %. Autottomista riippumattomista yli 75-vuotiaita on lähes puolet.

Lähes neljä viidestä autottomasta asuu keskusta-alueella tai kerrostalovaltaisella alueella keskustan ulkopuolella. Vaikka autottoman tyyppisin asuinmuoto on kerrostaloasuminen keskusta-alueen ulkopuolella, noin joka kymmenes autoton asuu maaseudun haja-asutusalueella. Enemmän kuin kaksi kolmasosaa autottomista asuu kerrostalossa. Riippumattomien ryhmään kuuluvilla autottomilla on tyyppisempää asua pientalossa kuin muihin ryhmiin kuuluvilla autottomilla. Erityisesti autottomat lapsisidonnaiset ja työsidonnaiset ovat tyyppisesti kerrostaloasujia (yli 80 % ryhmästä).

Autottomassa taloudessa asuvat ovat keskimäärin pienituloisempia kuin autollisessa taloudessa asuvat. Tulojen jakauma vaihtelee kuitenkin huomattavasti sen mukaan mihin pääsegmenttiin autottomat kuuluvat.

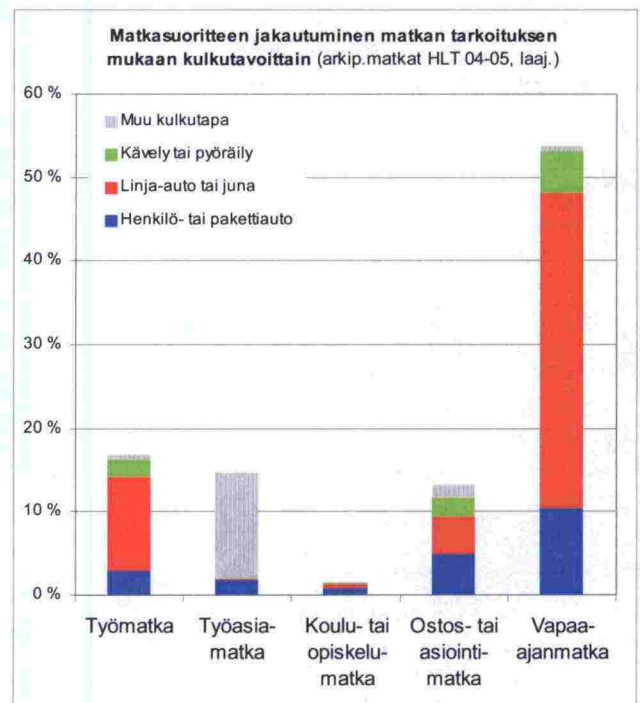
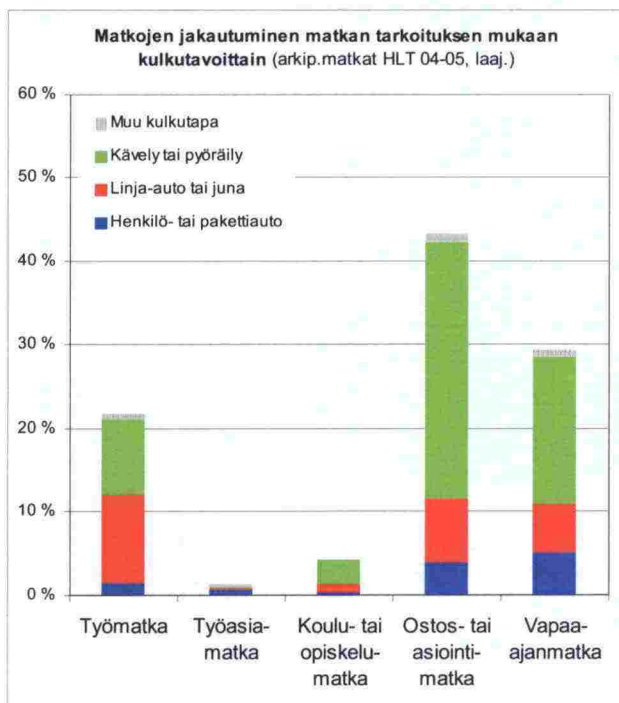
LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ

Autottomat tekevät keskimäärin 2,2 matkaa vuorokaudessa, mikä on lähes matkan verran keskimääräistä vähemmän. Vuorokauden matkasuorite on 23 km/hlö/vrk. Autottomassa taloudessa asuville tyypillisiä ovat lyhyet matkat, joten heitä voi kutsua lähiliikkujiksi. Matkojen keskipituus on 10 kilometriä ja alle 5 kilometrin matkojen osuus on peräti 62 %.

Autottomien kulkutapajakauma poikkeaa merkittävästi autollisessa taloudessa asuvien kulkutapajakaumasta. Autottomat tekevät matkoistaan noin 60 % kävellen. Joukkoliikenteen osuus on myös merkittävä. Noin joka kymmenes matka tehdään autolla, suurin osa näistäkin matkoista henkilöauton matkustajana. Vaikka automatkojen osuus tehdyistä matkoista on pieni, on osuus suoritteesta kuitenkin 14 %.

Joukkoliikenteen käyttäjinä autottomat ovat selvästi autollisessa taloudessa asuvia aktiivisempia. Päivittäin joukkoliikennettä käyttää 20-40 % lukuun ottamatta riippumattomien ryhmää, josta päivittäin joukkoliikennettä käyttää alle kymmenesosa.

Myös päivittäisinä jalankulkijoina ja pyöräilijoinä autottomat ovat autollisessa taloudessa asuvia selvästi aktiivisempia kaikissa pääryhmissä lukuun ottamatta riippumattomien ryhmää, jossa aktiivisuus on samaa tasoa. Aktiivisesti pyöräilevät autottomat tekevät sitä vuoden ympäri. Joka neljäs autottomassa taloudessa asuva pyöräilee talvisin vähintään kerran viikossa ja joka viides lähes päivittäin.



LIIKKUMISEN ONGELMAT JA HAASTEET

Autottomassa taloudessa asuvien henkilöautoilun suurin este on luonnollisesti auton käyttömahdollisuuden puuttuminen. Muita syitä ovat puutteet tiedoissa ja taidoissa, eli useimmiten ajokortin puute sekä hinta.

Joukkoliikenteen käyttöä estävät lähinnä puutteet yksilön kunnossa ja käyttömahdollisuuden puuttuminen. Käyttömahdollisuuden puuttuminen ja mukavuudenhalu tuodaan esille huomattavasti harvemmin kuin autollisissa ryhmissä. Sen sijaan hinta tuodaan esille useammin kuin autollisissa ryhmissä.

Autottomien ryhmässä sekä suurin jalankulkua että pyöräilyä haittaava este ovat puutteet yksilön kunnossa tai taidoissa, mikä selittyy ikääntyneiden suurella osuudella autottomien ryhmässä. Kävelyn toiseksi suurimpana esteenä esille tuodaan sää. Autollisessa taloudessa asuvia selvästi harvemmin esille tuodaan liian pitkät matkat ja kävelyn epämuukavuus tai oma laiskuus. Pyöräilyn toiseksi suurimpana esteenä esille nousee kulkuvälineen puute ja kolmantena sää, tosin sää tuodaan esille huomattavasti harvemmin kuin autollisissa ryhmissä.

ARVOT JA JOUKKOVIIESTIMIEN KÄYTTÖ

Autottomissa talouksissa asuvista suurin osa ei tunne Tiehallinnon internet-sivuja eikä Tienkäyttäjän linjaa. Niistä autottomista, jotka tuntevat sivut, noin puolet on niitä käyttänyt viimeisen vuoden aikana.

Yleisesti autottomat hyväksyvät parhaiten Tiehallinnon toimet turvallisuuden edistämiseksi, kuten talvinopeusrajoitukset (yli 95 % hyväksyy) ja suolan käytön liukkauden torjunnassa. Turvattomuuden tunnetta ryhmä kokee muita enemmän kävelijänä ja pyöräilijänä, mutta muita vähemmän autoillessa. Todennäköisesti suurin riskin tunne liittyy siihen kulkutapaan, jota käyttää eniten.

Ryhmä on Tiehallinnon näkökulmasta vaikeasti saavutettavissa, koska se ei itsenäisesti etsi tietoa Tiehallinnon kanavista. Toisaalta ryhmä autoilee varsin satunnaisesti ja edustaa varovaista, mutta myös epävarmaa autoilijaa. Useimmiten Tiehallinto kohtaa tämän ryhmän jalankulkijan tai pyöräilijän roolissa.

TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Ajokortittomat autottomat kuuluvat suurimmaksi osaksi riippumattomien ryhmään. Tulevaisuudessa yhä useammalla onkin ajokortti. Ajokortin puutteen lisäksi toiseksi merkittäväksi autoilun esteeksi ilmoitettiin hinta. Autottomien osuus todennäköisesti vähenee tulevaisuudessa, jos siihen on taloudellisia mahdollisuuksia.

Tulevaisuudessa autottomat ovat yhä useammin iäkkäitä, jotka kokevat ongelmalliseksi liikkumisen useilla kulkutavoilla.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

- Autottomassa taloudessa asuville lumen auraus, liukkauden torjunta ja tienpinnan tasaisuus jalankulku- ja pyöräteillä ovat keskimääräistä tärkeämpiä asioita.
- Autottomassa taloudessa asuvat arvostavat lisäksi tievalaistusta, vesakkojen raivausta tienvarsilta ja linja-autopysäkkikatosten siisteyttä ja kuntoa keskimääräistä enemmän.
- Ryhmän erityistoiveet keskittyvät siis lähinnä niihin kulkutapoihin, joita ryhmä käyttää aktiivisimmin, eli kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.
- Autottomien ryhmään kuuluu paljon pienituloisia. Hinta liikkumisen esteenä tuodaan esille autollisia ryhmiä useammin joukkoliikenteeseen liittyen.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

Tietoaineistojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004–2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	



YLEISKUVAUS

Liikkumis- ja toimimisesteisiä ovat henkilöt, joiden kyky liikkua, toimia tai kommunikoida itsenäisesti on sairauden, vammaan, ikääntymisen tai muun syyn johdosta heikentynyt väliaikaisesti tai pysyvästi. Liikkumis- tai toimimisesteisyys voi olla näkyvää tai näkymätöntä. Nykyään liikkumis- ja toimimisesteitä pyritään hahmottamaan yhtenä ihmisten monista ominaisuuksista, koska muilta liikkumis- ja elämäntavoiltaan ryhmä on heterogeeninen.

Pysyvästi vammaisia on Suomessa väestöstä noin kymmenesosa. Lisäksi huomattava määrä ihmisiä vammautuu tilapäisesti. Liikkumisesteisiksi voidaan katsoa myös raskaiden kantamusten tai pienten lasten kanssa liikkuvat henkilöt. Onkin arvioitu, että ihmiset ovat elinajastaan keskimäärin 40 prosenttia eri tavoin liikkumis- ja toimimisrajoitteisia. Tienkäyttäjätutkimuksessa 18–74-vuotiaista suomalaisista itsensä liikunta- ja toimintaesteiseksi luokitteli noin 4 %. HLT:ssä peräti 11 % koki liikkumisen jollakin kulkutavalla vaikeaksi vanhuudesta, vammasta, sairaudesta tms. johtuen.

LIKKUMINEN OSANA ELÄMÄÄ

Itsenäinen liikkumismahdollisuus on keskeinen elämänlaatutekijä. Esteetön liikkuminen mahdollistaa omatoimisuuden ja toimintavapauden. Itsenäinen liikkuminen on myös yhteiskunnan kannalta edullisempaa kuin avustettu.

Liikkumis- ja toimimisesteiset henkilöt eivät lähtökohtaisesti eroa muista kansalaisista liikkumistarpeidensa suhteen. Koetut vaikeudet ovat luonnollisesti vaikuttaneet käytännön liikkumisvalintoihin. Ruotsissa on todettu, että liikkumisrajoitteiset henkilöt matkustavat puolet siitä mitä väestö keskimäärin, eli saman verran kuin yli 65-vuotiaat.

Liikkumis- ja toimimisesteisistä henkilöistä useimmat käyttävät henkilöautoa ja myös pitävät sitä parhaana kulkutapana. Tienkäyttäjätutkimuksessa itsensä liikunta- ja toimintaesteiseksi lukevista noin puolet ajaa itse autoa säännöllisesti. Kolme neljästä asuu autollisessa taloudessa. Vuosittaisten ajosuoritteiden osalta ryhmä ei merkittävästi tämän tutkimuksen mukaan eroa keskimääräisestä. Esimerkiksi 18–24-vuotiaiden ryhmän ajosuorite on liikunta- ja toimintaesteisten suoritetta pienempi.

Säännöllisesti linja-autoa liikunta- ja toimintaesteisistä käyttää hieman keskimääräistä suurempi osuus. Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan noin 75 % liikunta- ja toimintaesteisistä pystyy käyttämään linja-autoa.

Polkupyörää täysin käyttämättä jättävien osuus on selvästi keskimääräistä suurempi, noin puolet ryhmästä. Pyöräilyn aktiivisuuden osalta liikunta- ja toimintaesteisten ryhmä poikkeaa selvästi esimerkiksi iäkkäiden ryhmästä. Verrattuna keskimääräiseen tai esimerkiksi yli 65-vuotiaiden ryhmään yli

kilometrin vuorokaudessa kävelevien osuus on keskimääräistä selvästi pienempi.

ONGELMAT JA HAASTEET

Liikkumis- ja toimimisesteiset henkilöt ovat ryhmänä heterogeeninen. Heillä on yksi tai useampi samanaikaisesti liikkumista vaikeuttava tai rajoittava ominaisuus.

Näkövammaiset henkilöt ovat omatoimisina liikkujina joko jalankulkijoita tai julkisten liikennepalveluiden käyttäjiä, koska ajoneuvon ohjaaminen on heille mahdotonta. Näkövammaiselle soveltuva liikkumisympäristö on selkeä ja helposti hahmotuva. Liikkumisen apuna toimivat opastat pinnoitteet. Tummiin ja vaaleiden pintojen tulee tukea tilan hahmotusta. Lasipinnat on merkittävä riittävän selkeästi. Heijastusten ja kiiltojen syntyä on vältettävä sekä oikeilla materiaalivalinnoilla että valaistuksella.

Julkisen liikenteen käyttöön liittyvät suurimpia ongelmia ovat oikean kulkuneuvon tunnistaminen, tarvittaessa pysäyttäminen ja sisäänkäynnin löytäminen, vapaan paikan löytäminen, oikea-aikainen poistuminen sekä siirtyminen kohteeseen kulkuneuvosta poistumisen jälkeen. Sokeat ovatkin riippuvaisia avustajasta tai tämän puuttuessa liikennejärjestelmään sisältyvästä palvelusta. Suurimmalla osalla näkövammaisista henkilöistä on jokin muukin liikkumis- tai toimimiseste.

Kuurot ovat henkilöitä, jotka eivät kuule lainkaan. Osa heistä on syntymästään asti kuuroja, osa josain elämänvaiheessa kuuroutuneita. Syntymäkuurojen äidinkieli on viittomakieli, ja heidän muu kielitaitonsa saattaa olla vajavaista. Koska heillä ei usein ole mahdollisuuksia saada palvelua äidinkielellään, vain harva käyttää joukkoliikennettä. Yksityisauton käyttö on kuurojen keskuudessa yleisempää kuin väestössä keskimäärin.

Huonokuuloiset pystyvät hyödyntämään liikennejärjestelmää yleensä hyvin, mutta osa informaatiosta perustuu kuuloaistiin ja jää siten havaitsematta (esim. kuulutukset joukkoliikenteessä, radion kautta annettu liikennetilannetiedotus).

Liikuntavammaisten henkilöiden liikkumiskyky vaihtelee. Lievimmin liikkumisesteiset pystyvät kulkemaan tavanomaisessa ympäristössä, mutta heidän kohdallaan korostuvat tarve lyhyisiin välimatkoihin sekä kulkureitin laatu, kuten talvikunnossapito ja liikkauksen torjunta. Apuvälineiden, kuten rollaattorin sekä pyörätuolin käyttäjät tarvitsevat esteettömät kulkureitit. Jalankulkureittien esteettömyys, myös osana joukkoliikenteen matkaketjua, on merkittävä tekijä: esimerkiksi liukas ja polanteinen kävelytie pysäkillä voi estää itsessään esteettömän linja-autopalvelun käytön.

Henkiset rajoitteet vaikuttavat sekä joukkoliikennepalvelujen että ajoneuvojen käyttöön. Eriasteiset mielenterveyden ongelmat sekä kehitysvammat aiheuttavat usein pelokkuutta ja arkuutta, mikä vaikeuttaa joukkoliikennepalveluiden käyttöä. Moni-



mutkaiset aikataulut tai vaikeus muistaa reitin eri vaiheet voi myös estää eri kulkutapojen itsenäistä käyttöä. Ajo-oikeuden saaminen moottoriajoneuvon käyttöön voi estyä henkisistä rajoitteista johtuen. Vaikka liikenneympäristön suunnittelussa pyritään varmistamaan riittävä toiminta-aika myös hitaammille kuljettajille, aiheuttavat havainnointi-, reagointi- ja päätöksentekokyvyn puutteet ongelmia nopearytmisessä liikenteessä.

VIESTINTÄ JA SAAVUTETTAVUUS

Aistivammaiset henkilöt eivät kykene hyödyntämään kaikkea saatavilla olevaa tietoa liikennepalveluista. Tietoa tulisikin olla saatavissa aina vähintään kahden rinnakkaisen tiedonvälityskanavan kautta. Informaatio on syytä jakaa muodossa, jossa väärinymmärtämisen vaara on mahdollisimman vähäinen. Sanallisen viestinnän tukena tulee käyttää kansainvälisiä kuvasymboleja. Myöskään avun tai palvelun tarpeen ilmaisemisen ei tulisi edellyttää puheviestintää.

Eri vammaisryhmät ovat vahvasti organisoituneet, ja muun muassa liikennepalveluita koskeva tieto välittyy tehokkaasti järjestöjen kautta. Erityisesti kuurot muodostavat oman, kulttuurisesti sitoutuneen yhteisön. Vammat ja rajoitteet, jotka ovat syntyneet elämän aikana ja ehkä hyvin korkeassa iässä, eivät luo yhteisöllisyyttä. Usein on päinvastoin. Erityisen haasteen viestinnällisesti muodostavat ne ryhmät, joiden kyky ymmärtää viestintää on heikko tai heikentynyt (kehitysvammaiset, mielenterveysongelmaiset).

Liikunta- ja toimintaesteiset eivät tunne Tienkäyttäjän linjaa tai Tiehallinnon internetsivuja keskimääräistä paremmin tai huonommin.

TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Väestön ikäranteen muutos tulee todennäköisesti lisäämään erilaisten liikunta- ja toimintaesteisten osuutta liikenteessä. Tarve selkeälle ja esteettömälle liikennejärjestelmälle kasvaa. Eri liikunta- ja toimintaesteisten ryhmien tarpeet ovat osittain keskenään ristiriitaisia ja ristiriitaisia muun väestön kanssa (esimerkiksi liikenteen nopeuttaminen vs. pidemmät toiminta-ajat).

LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN KOHDISTUVIA VAATIMUKSIA

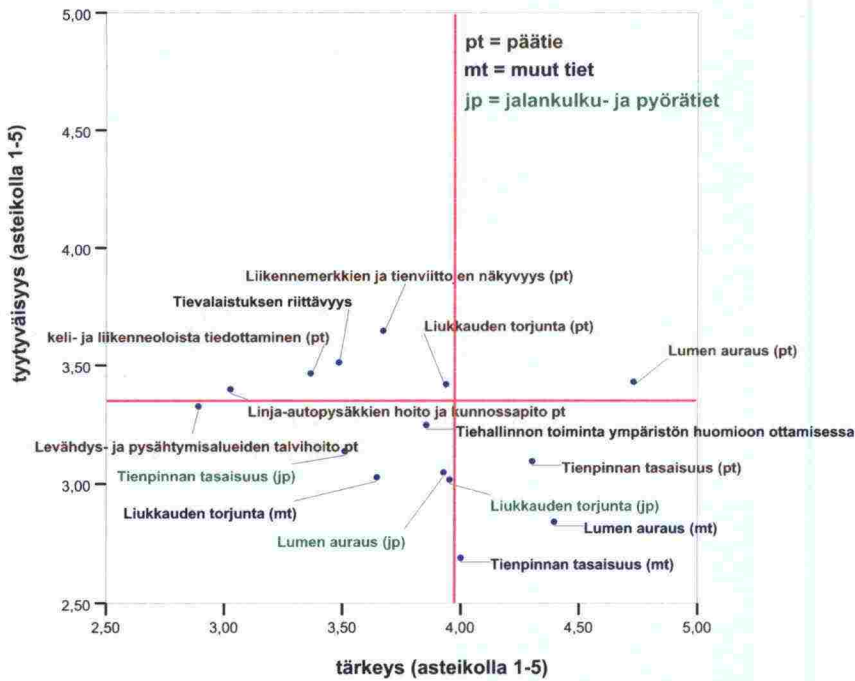
- Liikkumis- ja toimimisesteisistä henkilöistä useimmat käyttävät henkilöautoa ja myös pitävät sitä parhaana kulkutapana. Tieliikenteessä liikkumisesteiset kykenevät liikkumaan samalla tavalla kuin muutkin.
- Edellyttävät erillisiä invapysäköintipaikkoja ja niiden käytön valvontaa.
- Ajoneuvoon pääsy ja siitä poistuminen voivat tuottaa vaikeuksia, samoin eräät autoiluun liittyvät toimenpiteet, kuten esimerkiksi tankkaaminen nykyisenä automaattiasemien valta-aikana.
- Mikäli liikennejärjestelmä suunnitellaan kyvyiltään heikoimpien ehdoilla, edellyttää se muilta liikkujaryhmiltä joustavuutta, esimerkiksi alhaisempien ajonopeuksien hyväksymistä.
- Edellyttävät joukkoliikennejärjestelmältä ja joukkoliikennevälineiltä suurta joustavuutta.
- Jalankulkijoina tarvitsevat esteetöntä kevyen liikenteen ympäristöä (esim. etäisyydet, tasaisuus, reunakivet, johdattavuus, penkit).
- Esteetömyyden toteutuminen edellyttää laadukasta kunnossapitoa ja valppautta vaihtelevissa olosuhteissa.
- Liikkumis- ja toimintaesteisten henkilöiden kannalta ympäristön pientenkin yksityiskohtien on oltava kunnossa myös rakentamisen ja kunnossapidon aikana.
- Liikkumis- ja toimintaesteiset ovat keskimääräistä tyytymättömiä pääteiden kuntoon keksillä.
- Ryhmästä keskimääräistä suurempi osa on lisäksi tyytymättömiä ajoratamerkintöjen näkyvyyteen päätteillä.
- Liikkumisen auton kuljettajana ryhmä kokee keskimääräistä hieman harvemmin turvalliseksi sekä päätteillä, muilla teillä että taajamissa. Vastaavasti turvattomuutta koetaan jalankulku- ja pyöräteillä keskimääräistä useammin.

Kortin laatija	Markku Kivari, Kati Kiiskilä, Juha Heltimo
Laadintapäivä	14.12.2006

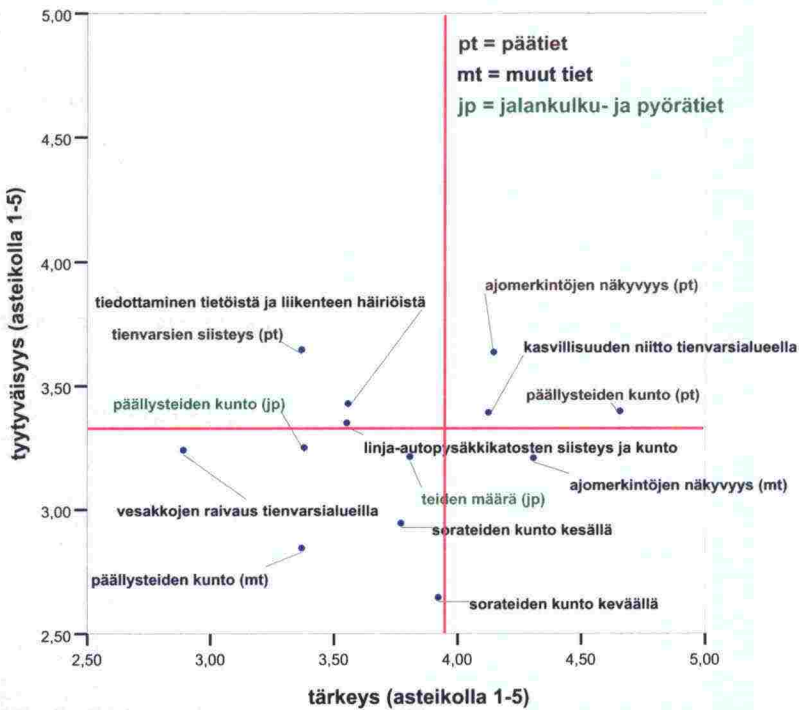
Tietoaineistojen tilastovuosi:	Muita huomioita:
HLT 2004–2005	
VG 2005/2	
TKTT 2005/kesä ja talvi	

Liite 4

Tiestön kunnan ja hoidon tekijöiden merkitys alaryhmien kannalta (as.tyyt talvi ja kesä 2005):

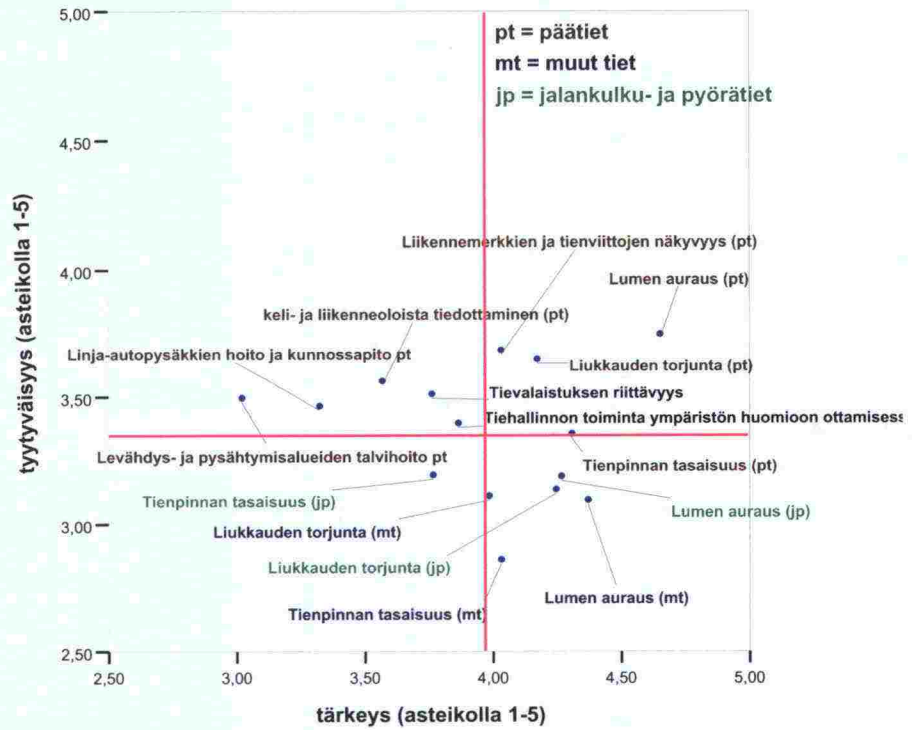


Tiestön kuntoon ja talvihoitoon liittyvät asiat yksilön oman liikkumisen kannalta. Paljon autoilevat. (as.tyyt talvi 2005)

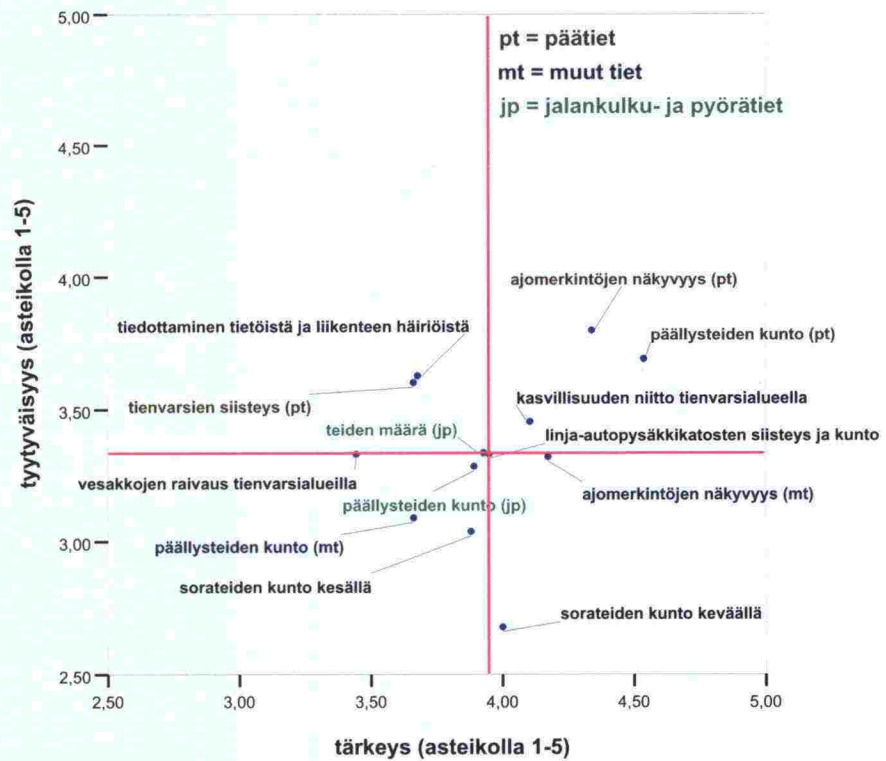


Tiestön kuntoon ja kesähoitoon liittyvät asiat yksilön oman liikkumisen kannalta. Paljon autoilevat. (as.tyyt kesä 2005)

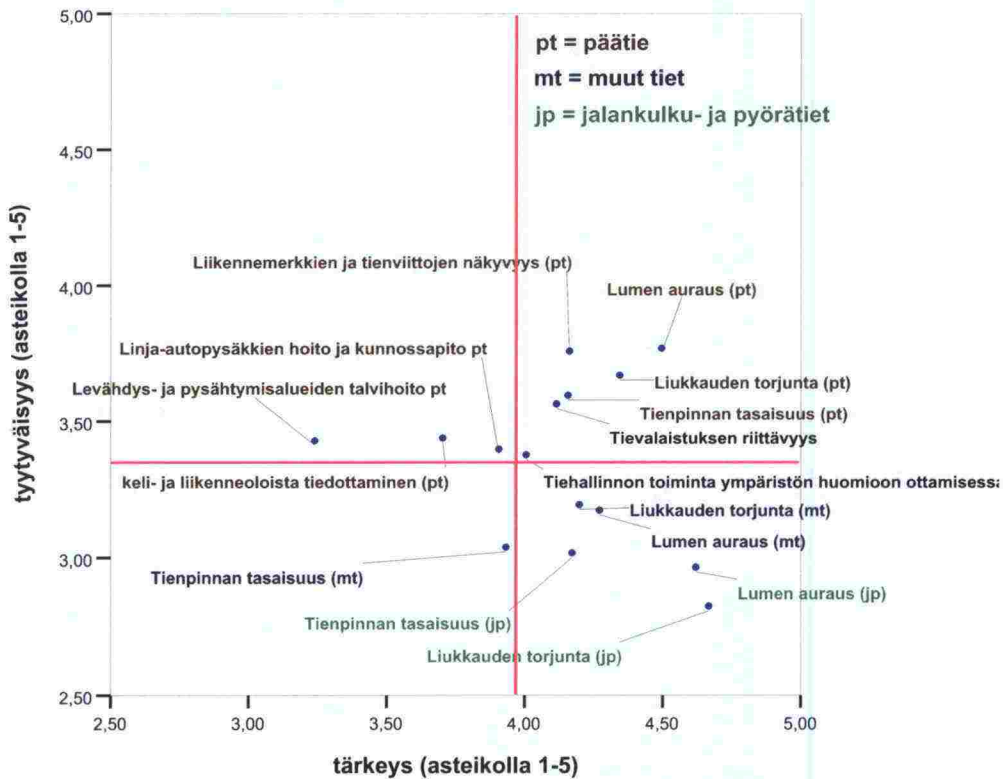
Ihmisten liikkumistarpeet
LIITTEET



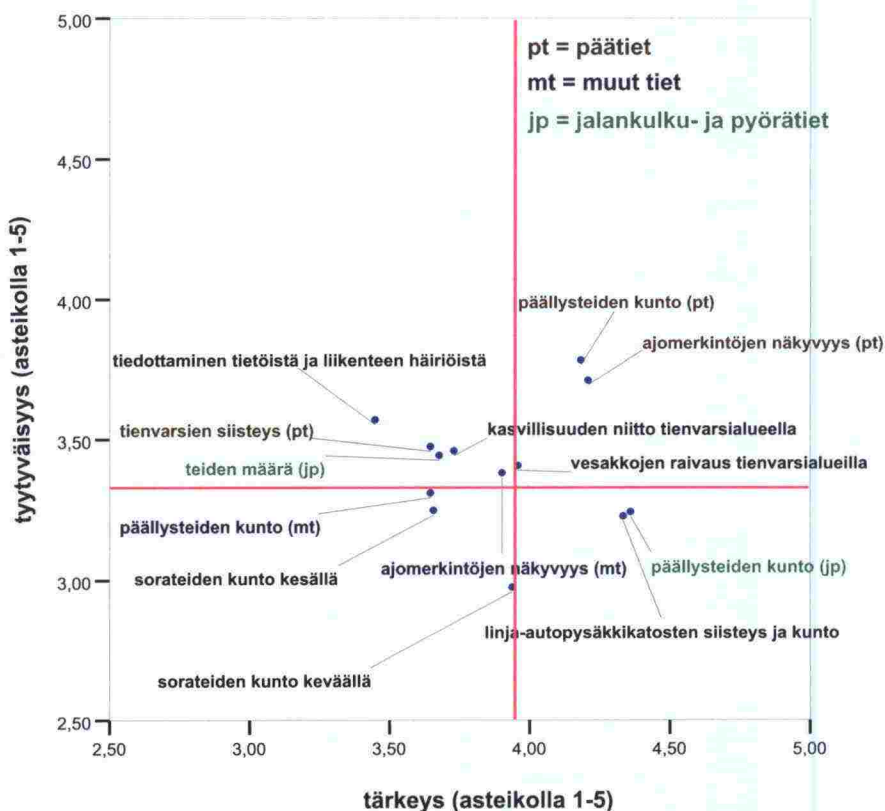
Tiestön kuntoon ja talvihoitoon liittyvät asiat yksilön oman liikkumisen kannalta. Monipuoliset. (as.tyyt talvi 2005)



Tiestön kuntoon ja kesähoitoon liittyvät asiat yksilön oman liikkumisen kannalta. Monipuoliset. (as.tyyt kesä 2005)

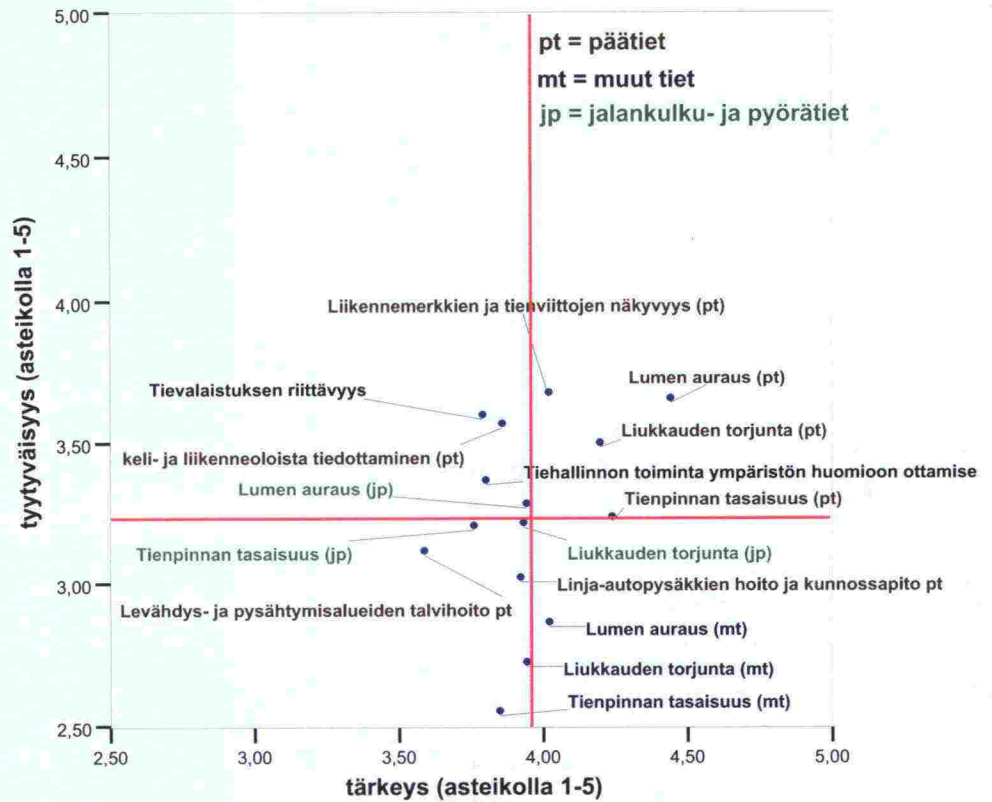


Tiestön kuntoon ja talvihoitoon liittyvät asiat yksilön oman liikumisen kannalta. Autottomat. (as.tyyt talvi 2005)

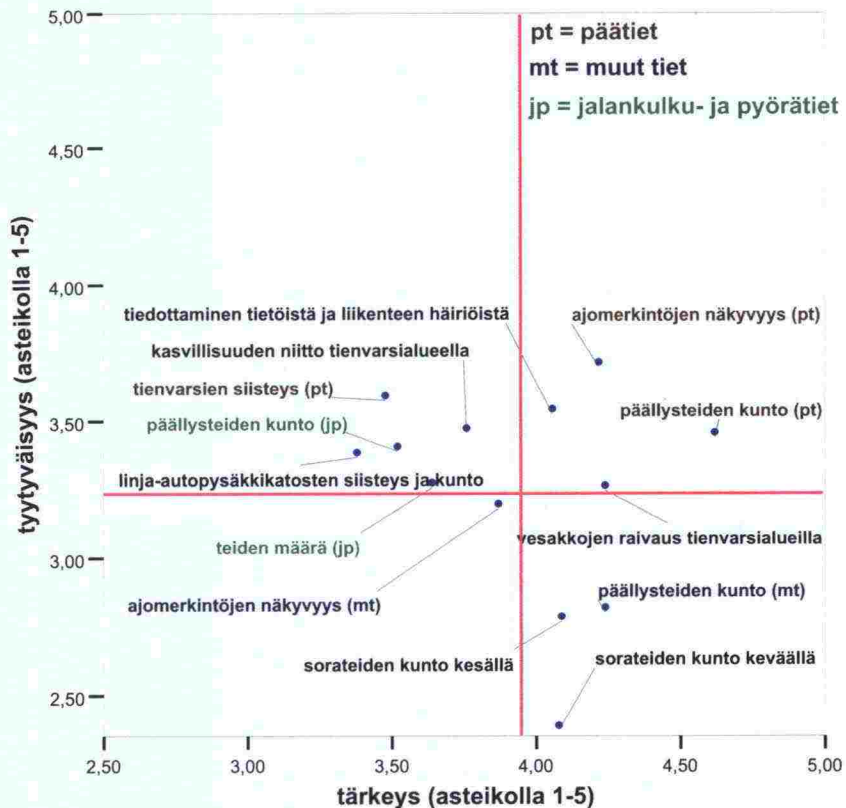


Tiestön kuntoon ja kesähoitoon liittyvät asiat yksilön oman liikumisen kannalta. Autottomat. (as.tyyt kesä 2005)

Ihmisten liikkumistarpeet
LIITTEET



Tiestön kuntoon ja talvihoitoon liittyvät asiat yksilön oman liikkumisen kannalta. Ammattiautoilijat. (as.tyyt talvi 2005)



Tiestön kuntoon ja kesähoitoon liittyvät asiat yksilön oman liikkumisen kannalta. Ammattiautoilijat. (as.tyyt kesä 2005)

ISSN 1457-9871
ISBN 978-951-803-807-1
TIEH 3201025