



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND

VALONIA 

2020

CIVITAS
Cleaner and better transport in cities
ECCENTRIC



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019

– raportti tuloksista





THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



VARSINAIS-SUOMEN KESTÄVÄN KEHITYKSEN
JA ENERGIA-ASIOIDEN PALVELUKESKUS

Tähän raporttiin on koottu Turun ydinkaupunkiseudun
liikenneympäristökyselyn 2019 tulokset.

Raportti on osa **CIVITAS ECCENTRIC -hanketta**
(2016–2020), jonka tavoitteena on edistää kestäväää
liikkumista.

www.turku.fi/civitas-eccentric

Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019 – raportti tuloksista

Tekijä: Salla Murmann ja Marja Tommola, Varsinais-Suomen liitto /
Valonia – Varsinais-Suomen kestäväen kehityksen ja energia-
asioiden palvelukeskus

Kansikuva: Saara Norrgran / Valonia
Julkaisuaika: Huhtikuu 2020

TIIVISTELMÄ

Turun seudun jatkuvan liikennejärjestelmätyön yhtenä tärkeänä tavoitteena on saada yhä enemmän alueen asukkaiden näkemyksiä kuuluviin. Asukkaiden asenteita selvittämällä voidaan arvioida liikennejärjestelmätyön tavoitteiden ja toimenpiteiden painoarvoa ja vaikutuksia. Turun ydinkaupunkiseudulla toteutettiin liikenneympäristökysely ensimmäisen kerran vuonna 2017. Tässä raportissa esitetään syksyllä 2019 toteutetun Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökyselyn tulokset.

Kyselyn tavoitteena oli selvittää asukkaiden asenteita ja näkemyksiä Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteisiin ja toimenpiteisiin liittyen. Kohderyhmänä olivat yli 15-vuotiaat Turun, Raision, Naantalin, Kaarinan ja Liedon asukkaat. Verkkokyselyyn vastasi aikavälillä 21.10.–30.11.2019 yhteensä 3 038 henkilöä. Kyselyn toteutti Valonia / Varsinais-Suomen liitto osana CIVITAS ECCENTRIC -hanketta. Vaikka kyselyyn vastasi taustoiltaan ja liikkumistavoiltaan erilaisia asukkaita kaikista alueen kunnista, kyselytutkimuksen otos ei ole edustava, eivätkä tulokset ole yleistettävissä. Tulokset kuitenkin tuovat esiin tärkeitä näkökulmia, joita hyödynnetään seudullisessa liikennejärjestelmätyössä.

Tulosten perusteella voidaan todeta, että erityisesti joukkoliikenteen kehittämistä sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista pidettiin tärkeänä. Koko kaupunkiseudun tärkeimmäksi kehityskohteeksi nousi joukkoliikenne, jonka luotettavuuden, täsmällisyyden, nopeuden ja sujuvuuden parantamista pidettiin hyvin olennaisena. Moni omalla autolla töihin kulkevista vastaajista kertoi olevansa valmis siirtymään joukkoliikenteeseen, jos matka-aika joukkoliikenteellä olisi lyhyempi ja linja-autojen vuoroväli tiheämpi.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen nähtiin tärkeänä erityisesti keskusta-alueiden kehittämisessä. Yleisesti kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantamista ja koulujen liikennekasvatuksen tarjoamista pidettiin hyvin tärkeänä. Vastaajat pitivät keskeisenä myös palveluiden saavutettavuutta jalan ja pyörällä sekä kävelyn ja pyöräilyn aktiivisempaa huomioimista maankäytössä ja päätöksenteossa. Aktiivisimmille pyöräilijöille tärkeää oli ennen kaikkea pyöräilyreittien jatkuvuuden, kattavuuden ja talvikunnossapidon parantaminen.

Vastaajien näkemykset yksittäisten toimenpiteiden tärkeydestä vaihtelivat jonkin verran sen mukaan, mitä kulkutapoja he kertoivat itse käyttävänsä. Tulosten perusteella vastaajat kuitenkin olivat hyvin yksimielisiä monien yleisten tavoitteiden tärkeydestä. Niin arjen matkatarpeita palvelevat joukkoliikenneyhteydet, liikenneonnettomuuksien vähentäminen, kestävien kulkutapojen edistäminen kuin tieverkon kunnossapito kuuluvat kaikki vastaajien mielestä liikennejärjestelmäsuunnittelun tärkeisiin tavoitteisiin.

Kyselyllä selvitettiin myös asukkaiden tyytyväisyyttä mahdollisuuksiinsa vaikuttaa lähialueensa ja kotikaupunkinsa liikennesuunnitteluun sekä erityisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneolosuhteiden kehittämiseen. Vaikka mahdollisuutta vaikuttaa pidettiin yleisesti tärkeänä, iso osa vastaajista koki, ettei vaikutusmahdollisuuksia nykyisellään ole. Tulosten perusteella asukkaiden osallisuutta tulisi tukea paremmin, ja eri vaikuttamiskanavia tarvitaan eri kohderyhmien tavoittamiseksi.

Asiasanat: liikennejärjestelmäsuunnittelu, osallisuus, kestävä liikkuminen, liikennesuunnittelu

ABSTRACT

Residents' participation is important in transport system planning of Turku city region. Objectives and measures of transport system planning can be assessed by investigating the opinions of residents. The Turku core regions traffic environment survey was carried out for the first time in 2017. This report presents the results of the survey conducted in 2019.

The purpose of the survey was to find out the attitudes and insights of the citizens regarding transport system planning in Turku region. Altogether 3 038 over 15-year-old residents of Turku, Raisio, Naantali, Kaarina and Lieto responded to the online survey between 21.10.–30.11.2019. The survey was conducted by Valonia / Regional Council of Southwest Finland as part of CIVITAS ECCENTRIC project. The results cannot be widely generalized and therefore the conclusions are considered to be only indicative. The results can be exploited in the continuing regional traffic system work.

The main results suggest that developing of public transportation and improving of pedestrian and cycling circumstances were considered especially important by the respondents. Public transportation was held the most important development priority in the city region. The respondents thought that improving reliability, punctuality, rapidity and fluidity of public transportation is particularly relevant. Many of the respondents travelling to the work mostly by own car told that they would be willing to change to public transportation if the travel time was faster and buses would depart more frequently.

Improving pedestrian and cycling circumstances was considered important especially in central areas. Investing in traffic safety of pedestrians and cyclers was generally seen as high priority, including providing of regular traffic education in schools. The respondents thought that the accessibility of services by foot and bicycle is important and that walking and cycling should be considered more actively in land use and decision making. For the most active cyclers, the most important development priorities were the continuance, coverage and winter maintenance of cycling roads.

The insights of the respondents regarding the importance of different measures varied according to the daily travel habits of respondents. However, the vast majority of the respondents agreed on some main objectives' importance in transport system planning. These objectives included public transport that serves daily travel needs, reduction of traffic accidents, promotion of sustainable mobility and good maintenance of roads.

The survey also included questions on whether citizens feel they can participate in and influence on transport planning in their neighbourhood and home city. A considerable proportion of the respondents told that they have no possibility to participate although they would want to. The results suggest that cities should support the participation of residents more actively and that multiple methods should be utilized in order to reach all target groups.

Keywords: transportation system planning, participation, sustainable mobility, transportation planning

Sisällys

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT	4
1 JOHDANTO	6
2 TAUSTATIETOJA	7
2.1 KYSELYN TOTEUTUS	7
2.2 AINEISTON RAKENNE	7
2.3 VASTAAJIEN LIKKUMISTOTTUMUKSET	9
3 TULOKSET	13
3.1 KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ KOSKEVAT TOIMENPITEET	13
3.2 JOUKKOLIKENNETTÄ KOSKEVAT TOIMENPITEET	14
3.3 AUTOLIKENNETTÄ KOSKEVAT TOIMENPITEET	16
3.4 PÄÄVÄYLIEN TOIMENPITEET	17
3.5 AUTOILIJOIDEN VALMIUS LIKKUMISTAPOJEN MUUTOKSEEN	17
3.6 KEHITTÄMISPRIORITEETIT	18
3.7 VAIKUTTAMINEN	20
4 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	22
4.1 TULOSTEN TARKASTELU	22
4.2 TULOSTEN TARKASTELU VERRATTUNA VUODEN 2017 KYSELYN TULOSSIIN	23
4.3 JATKOTOIMENPITEET	24
LÄHTEET	25

1 Johdanto

Turun seudulla tehdään jatkuvaa työtä sen eteen, että liikenne toimisi mahdollisimman hyvin kaikkien kannalta. Liikkumisen kokonaisuutta kehitetään eri organisaatioiden välisenä yhteistyönä, jota kutsutaan jatkuvaksi liikennejärjestelmätyöksi. Liikennejärjestelmätyössä yhteensovitaan ja edistetään keskeisiksi tunnistettuja tavoitteita ja toimenpiteitä. Esimerkkejä tärkeistä liikenteen tavoitteista ovat sujuvuus, turvallisuus ja vähäpäästöisyys.

Liikennejärjestelmätyötä ohjaavat alueelle laaditut strategiat ja suunnitelmat. Edellinen Varsinais-Suomen liikennestrategia valmistui vuonna 2014 (Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+), ja samana vuonna julkaistiin myös Turun seudulle tarkennettu liikennejärjestelmäsuunnitelma (Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035). Vuonna 2019 käynnistettiin Turun seudun ja Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmien päivitystyö, joka valmistuu aikataulun mukaan syksyllä 2020. Päivitetyissä suunnitelmissa huomioidaan viime vuosina tapahtuneet muutokset toimintaympäristössä, jotta ajankohtaisiin haasteisiin voidaan reagoida ja mahdollisuuksiin osataan tarttua onnistuneesti.

Turun seudun jatkuvan liikennejärjestelmätyön yhtenä tärkeänä tavoitteena on saada yhä enemmän alueen asukkaiden näkemyksiä kuuluviin. Asukkaiden asenteita selvittämällä voidaan arvioida liikennejärjestelmätyön tavoitteiden ja toimenpiteiden painoarvoa ja vaikutuksia. Turun ydinkaupunkiseudulla toteutettiin liikenneympäristökysely ensimmäisen kerran vuonna 2017 (Koskinen 2017). Kyselyn avulla selvitettiin alueen asukkaiden mielipiteitä liikenneympäristön, esimerkiksi liikenneväylien ja -palvelujen, kehittämiseen liittyen. Kyselyn avulla saatuja näkemyksiä ja palautteita otetaan osaltaan huomioon liikennejärjestelmätyössä. Palautteita ohjataan myös eteenpäin niille tahoille, joille kyseinen asia kuuluu. Kyselyn sisältö rakennettiin Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjattujen kehitystavoitteiden (viihtyisä ja vetovoimainen jalankulku- ja pyöräilykaupunki, palveleva joukkoliikennekaupunki, toimiva autoliikenne sekä turvallinen liikenne ja viisaat valinnat) ympärille.

Liikenneympäristökysely toteutettiin Turun ydinkaupunkiseudulla toisen kerran loka-marraskuussa 2019. Kohderyhmänä olivat yli 15-vuotiaat Turun, Raision, Naantalın, Kaarinan ja Liedon asukkaat. Verkkokyselyyn vastasi aikavälillä 21.10.–30.11.2019 yhteensä 3 038 henkilöä. Kyselyn toteutti Valonia / Varsinais-Suomen liitto osana CIVITAS ECCENTRIC -hanketta, jonka tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta muun muassa osallistavan suunnittelun menetelmiä kehittämällä. Vuosina 2016–2020 toteutettava hanke on saanut rahoitusta EU:n Horizon 2020 -ohjelmasta.

Tähän raporttiin on koottu kyselyn keskeiset tulokset. Kyselyn tulokset tuovat esiin näkökulmia, joita hyödynnetään seudullisessa liikennejärjestelmätyössä. Kyselytutkimuksen otos ei ole edustava, joten tulokset eivät ole laajemmin yleistettävissä. Koska kysely toteutettiin pohjautuen edelliseen kyselyyn, nyt saatuja tuloksia voidaan tarkastella suhteessa vuoden 2017 tuloksiin. Tulevaisuudessa tavoitteena on toistaa kysely säännöllisin väliajoin ja siten saada siitä seudun liikennejärjestelmä- ja liikennesuunnittelua tukeva, pysyvä työkalu.

2 Taustatietoja

2.1 Kyselyn toteutus

Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely toteutettiin nettikyselynä 21.10.–30.11.2019 Kyselynetti-ohjelmalla. Kohderyhmänä olivat yli 15-vuotiaat Turun ydinkaupunkiseudun kuntien (Turku, Raisio, Naantali, Kaarina ja Lieto) asukkaat. Kyselyn kohderyhmää pyrittiin tavoittamaan tiedottamalla kyselystä kuntien, Turun seudun joukkoliikenne Fölin, Varsinais-Suomen liiton ja Valonian verkkosivuilla sekä sosiaalisessa mediassa. Lisäksi eri sidosryhmät jakoivat kyselylinkkiä omilla kanavissaan. Kyselyyn oli mahdollista vastata samasta IP-osoitteesta ainoastaan kerran. Tällä pyrittiin estämään saman henkilön vastaamisen kyselyyn useamman kerran ja siten vahvistamaan tulosten luotettavuutta. Kyselyn tulokset eivät ole yleistettävissä alueen kaikkiin asukkaisiin ja johtopäätökset tuloksista ovat suuntaa antavia. Kyselyn ollessa avoimena kunta- ja ikäluokkakohtaisten vastaajamäärien kehitystä seurattiin ja tarvittaessa tiedottamista kohdistettiin niihin kuntiin ja ikäryhmiin, joista toivottiin enemmän vastaajia. Kunnat tiedottivat kyselystä verkkosivullaan ja sosiaalisessa mediassa myös kyselyn aikana. Kyselystä lähetettiin alueellisiin tiedotusvälineisiin mediatiedote, jonka pohjalta julkaistiin yhteensä yhdeksän verkko- ja lehtiartikkelia.

Kyselyn sisältö ja toteutus pidettiin vertailtavuuden vuoksi pääosin samana kuin vuonna 2017. Joitain kysymyksiä lisättiin ja päivitettiin, jotta kysely saatiin vastaamaan parhaiten ajankohtaisia tarpeita.

2.2 Aineiston rakenne

Vastaajien taustatiedot

Kyselyyn vastasi yhteensä 3 038 vastaajaa. Osa vastaajista jätti vastaamatta osaan kysymyksistä, minkä vuoksi kysymyskohtaiset vastaajamäärät vaihtelevat jonkin verran.

Turussa asuvien vastaajien osuus on aineistossa hieman suurempi kuin Turun asukkaiden osuus kohdealueen asukasmäärästä (Taulukko 1). Yleisesti vastaajien osuudet asuinkunnittain vastaavat kuitenkin melko hyvin kohdealueen asukkaiden alueellista jakaumaa. Tiedot kohdealueen kuntien asukasmäärästä perustuvat Tilastokeskuksen (2020) tietokantaan.

Taulukko 1. Vastaajien osuus ja väestön osuus asuinkunnittain kohdealueella.

Kunta	Osuus vastaajista (n=3 038)	Osuus kohdealueen asukkaista (n=192 962)
Turku	69 %	66 %
Kaarina	12 %	12 %
Raisio	7 %	8 %
Naantali	6 %	7 %
Lieto	6 %	7 %

Taustatietoina kysyttiin asuinkunnan lisäksi vastaajan sukupuolta, ikää, aikuisten ja alaikäisten henkilöiden määrää kotitaloudessa, työssäkäyntiä sekä henkilöautojen määrää kotitaloudessa

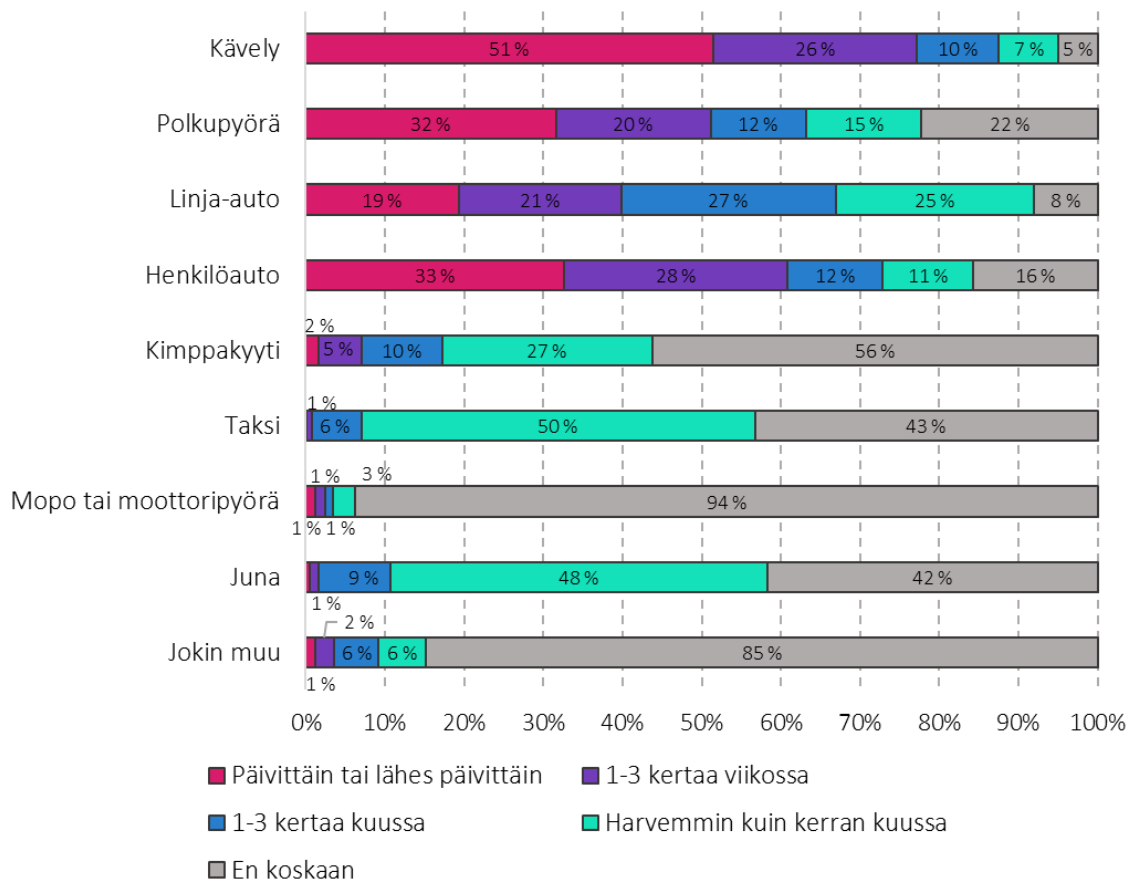
(Taulukko 2). Kyselyn vastaajissa naisten osuus (65 %) korostuu; miehiä oli vain kolmannes vastaajista. Vaikka kyselyyn osallistui kaiken ikäisiä henkilöitä, yli 65-vuotiaat ja alaikäiset ovat aineistossa aliedustettuna. Valtaosa (69 %) vastaajista asui taloudessa, jossa ei ole alaikäisiä lapsia.

Taulukko 2. Kyselyn vastaajien taustatiedot iän, sukupuolen ja elämäntilanteen osalta.

Kaikki vastaajat n=3 038		
Sukupuoli (n=3 037)	Vastaajien lukumäärä	Vastaajien osuus
Nainen	1 965	65 %
Mies	1 008	33 %
Joku muu / en halua vastata	64	2 %
Ikä (n=3 037)		
15–17 vuotta	64	2 %
18–34 vuotta	839	28 %
35–49 vuotta	1 021	34 %
50–64 vuotta	780	26 %
Yli 65 vuotta	333	11 %
Kotitalouden henkilömäärä (n=3 036)		
1	948	31 %
2	1 103	37 %
3	434	14 %
4	391	13 %
5	131	4 %
6	17	1 %
7 tai enemmän	12	0 %
Alle 18-vuotiaiden henkilöiden määrä kotitaloudessa (n=3 036)		
Ei yhtään	2 085	69 %
1	436	14 %
2	371	12 %
3	114	4 %
4 tai enemmän	30	1 %
Vakituksessa käytössä olevien henkilöautojen määrä kotitaloudessa (n=3 036)		
Ei autoa	902	30 %
1	1 489	49 %
2	579	19 %
3 tai enemmän	66	2 %
Työssäkäynti (n=3 037)		
Työelämässä	1 961	65 %
Työtön	136	4 %
Opiskelija	362	12 %
Vanhempainvapaalla	50	2 %
Eläkeläinen	452	15 %
Joku muu	76	2 %

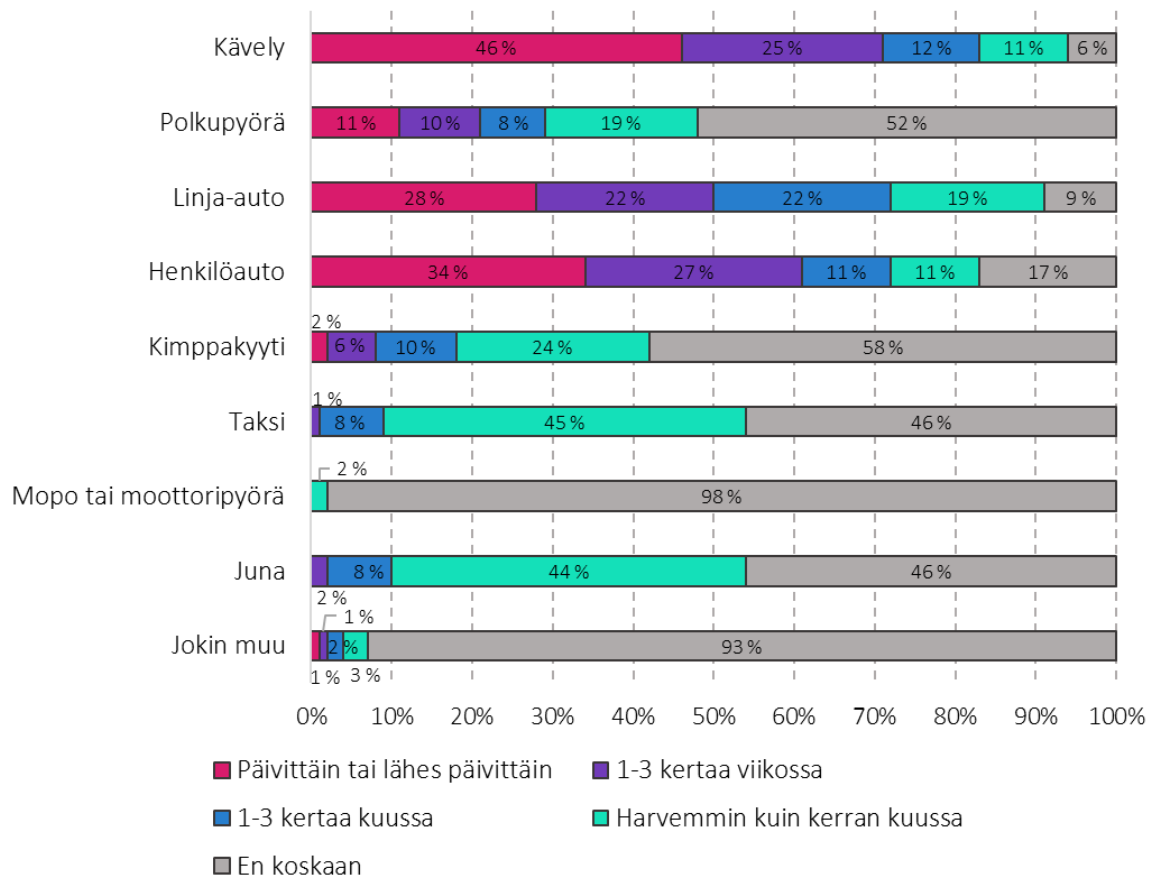
2.3 Vastaajien liikkumistottumukset

Vastaajista noin puolet kertoi kulkevänsä kesäkaudella arjen matkojaan kävellen päivittäin tai lähes päivittäin (Kuva 1). Viikoittain arkimatkoja käveli kesäkaudella 77 % vastaajista. Joka kolmas vastaaja kertoi käyttävänsä henkilöautoa päivittäin tai lähes päivittäin. Suunnilleen samansuuruinen osuus vastaajista kertoi pyöräilevänsä (lähes) päivittäisiä matkojaan. Viikoittaisia kesäkauden autoilijoita oli 61 % vastaajista. Viikoittain polkupyörää puolestaan käytti reilu puolet vastaajista. Linja-autolla (lähes) päivittäisiä matkoja tekeviä oli vajaa viidesosa vastaajista.



Kuva 1. Vastaajien kulkutapojen käyttö arkipäivän matkoilla kesäkaudella (touko–lokakuussa), n=2 839.

Vastaajien liikkumistavat talvikaudella poikkesivat jonkin verran kesäkaudesta (Kuva 2). Henkilöauton käytössä ei ollut suurta eroa kesä- ja talvikauden välillä. Kävely oli vastausten mukaan arjen matkoilla hieman suositumpaa kesä- kuin talvikaudella. Suurimmat erot olivat kuitenkin polkupyörän ja joukkoliikenteen käytössä: talvella (lähes) päivittäin ja viikoittain pyöräilevien osuudet olivat huomattavasti kesää pienempiä (11 % ja 21 %), kun taas linja-autoa käytettiin talvella useammin.



Kuva 2. Vastaajien kulkutapojen käyttö arkipäivän matkoilla talvikaudella (marras–huhtikuussa), n=2 837.

Vastaajat kertoivat suosivansa eri kulkutapoja arjen eri matkoilla sekä kesä- että talvikaudella (Taulukko 3 ja Taulukko 4). Henkilöautoa käytettiin useimmin ruokakauppaan mentäessä sekä muihin ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoihin. Kesäkaudella polkupyörä oli työ- ja opiskelumatkoilla suunnilleen yhtä suosittu pääasiallinen kulkutapa kuin henkilöauto. Talvikaudella puolestaan linja-auto oli henkilöauton rinnalla suosituin työ- ja opiskelumatkojen kulkutapa. Linja-autoa käytetään vastausten mukaan usein myös asiointi- ja ostosmatkojen tekoon, mutta harvempi kertoi kulkevansa ruokakauppaan linja-autolla. Ruokakauppaan kuljetaan vastausten mukaan eniten autolla tai kävellen vuodenajasta riippumatta.

Taulukko 3. Vastaaajien pääasiallinen kulkutapa arkipäivän eri matkoilla kesäkaudella (touko–lokakuussa), n=2 838.

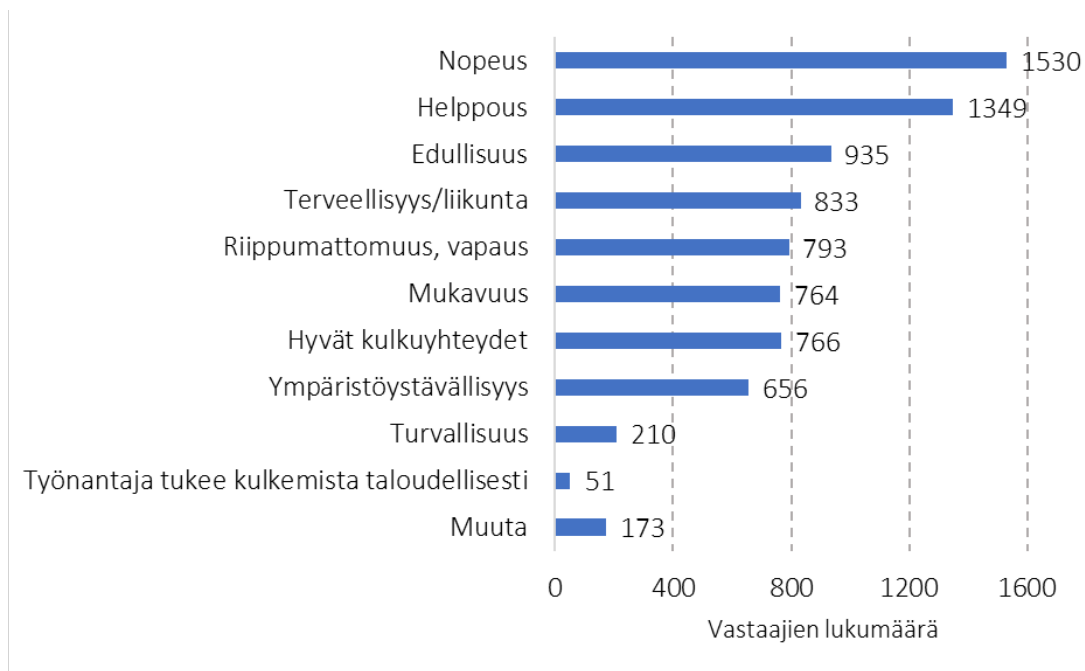
	Työ- ja opiskelu- matkat	Ruoka- kauppa- matkat	Muut asiointi- ja ostos- matkat	Säännöl- liset harrastus- matkat	Muut vapaa- ajan matkat
Kävely	8 %	26 %	10 %	14 %	7 %
Polkupyörä	28 %	17 %	21 %	23 %	16 %
Linja-auto	22 %	6 %	25 %	12 %	23 %
Oma henkilöauto	27 %	48 %	41 %	31 %	43 %
Kimppakyyti	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %
Taksi	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Mopo tai moottoripyörä	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Juna	1 %	0 %	0 %	0 %	3 %
Jokin muu	0 %	0 %	1 %	0 %	2 %
En tee näitä matkoja	12 %	1 %	0 %	16 %	2 %

Taulukko 4. Vastaaajien pääasiallinen kulkutapa arkipäivän eri matkoilla talvikaudella (marras–huhtikuussa), n=2 835.

	Työ- ja opiskelu- matkat	Ruoka- kauppa- matkat	Muut asiointi- ja ostos- matkat	Säännöl- liset harrastus- matkat	Muut vapaa- ajan matkat
Kävely	13 %	29 %	12 %	16 %	9 %
Polkupyörä	12 %	7 %	8 %	9 %	6 %
Linja-auto	31 %	10 %	32 %	19 %	27 %
Oma henkilöauto	30 %	52 %	46 %	38 %	48 %
Kimppakyyti	1 %	1 %	2 %	3 %	2 %
Taksi	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Mopo tai moottoripyörä	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Juna	1 %	0 %	0 %	0 %	3 %
Jokin muu	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
En tee näitä matkoja	12 %	1 %	0 %	16 %	2 %

Jotkut vastaajat kertoivat käyttävänsä pääasiallisena kulkutapanaan myös muita kuin erikseen mainittuja kulkutapoja (kävely, polkupyörä, linja-auto, oma henkilöauto, kimpppytyi, taksi, mopo tai moottoripyörä ja juna). ”Jokin muu” kulkutapa oli usein yhteiskäyttöpyörä tai sähköpotkulauta. Myös laina- tai vuokra-auto mainittiin useaan kertaan. Jotkut kulkivat pääasiallisesti muulla autolla kuin henkilöautoilla, kuten paketti- tai kuorma-autolla. Muihin kulkutapoihin lukeutuivat myös vesibussi, pyörätuoli, kelkka tai juosten kulkeminen.

Vastaajia pyydettiin kertomaan, mitkä tekijät vaikuttavat heidän kulkutapavalintaansa. Annetuista tekijöistä oli mahdollista valita enintään kolme tärkeintä. Kaksi tekijää nousivat ylitse muiden: nopeus ja helppous (Kuva 3). Nopeuden arvioitiin vaikuttavan omaan kulkutapavalintaan kaikkein useimmin. Seuraavaksi yleisimmin valittu tekijä oli helppous. Vain harva kertoi turvallisuuden tai työnantajan taloudellisen tuen kuuluvan tärkeimpiin valintakriteereihin kulkutapaa valittaessa.



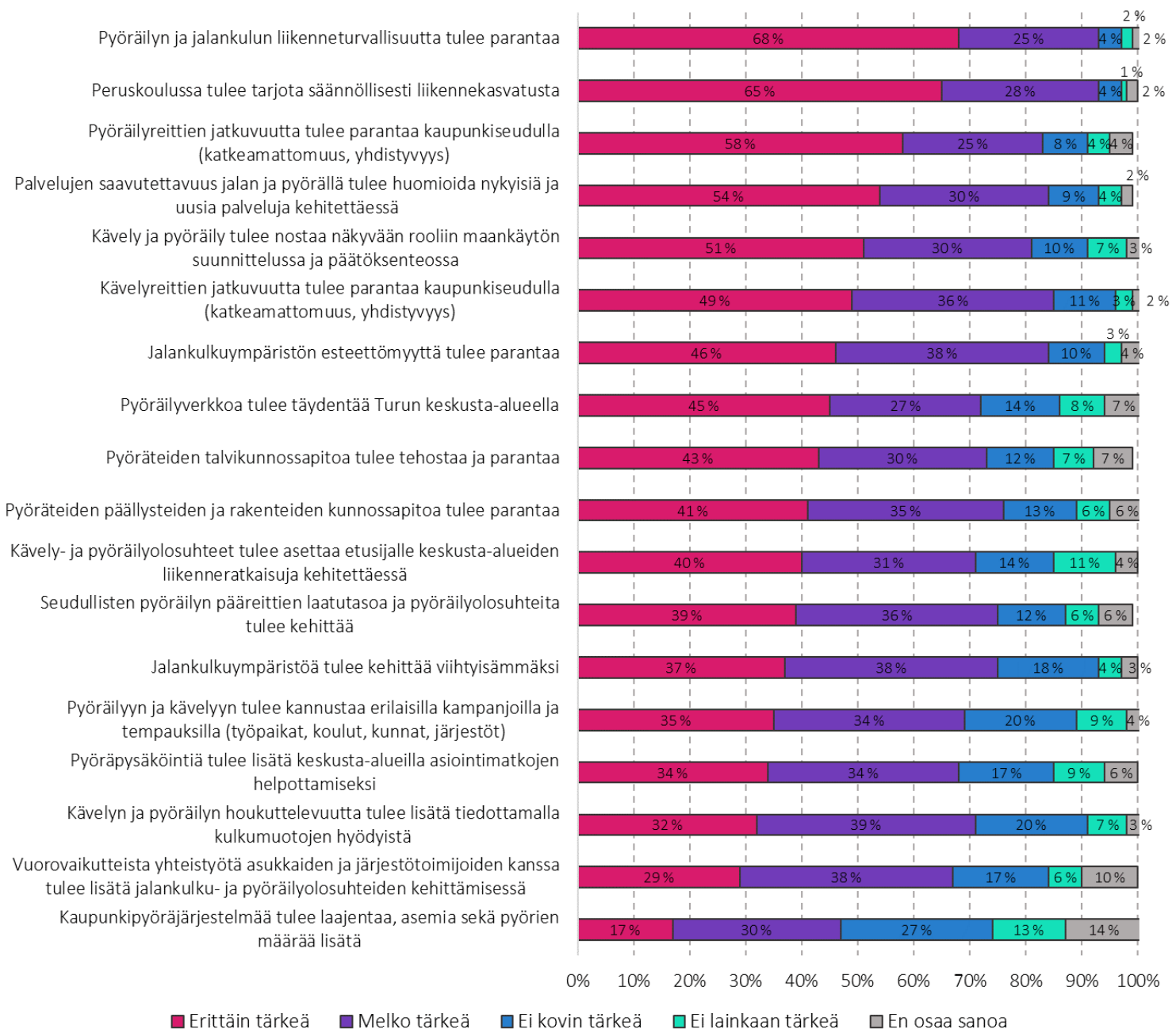
Kuva 3. Kulkutavan valintaan vaikuttavat tekijät (vastaajia pyydettiin valitsemaan enintään 3 tärkeintä tekijää), n=2 834.

Osa vastaajista (6 %) kertoi ”muuta”-kohdassa kulkutapavalintaansa vaikuttavista tekijöistä, joita ei ollut erikseen kyselyssä listattu. Moni heistä painotti vaihtoehtojen puutetta oman arjen liikkumisvalintojen kannalta. Jotkut vastaajista kokivat, ettei auton käytölle ole vaihtoehtoja, koska joukkoliikenteen yhteyksiä ei ole heidän tarvitsemillaan reiteillä tai tarvitseminaan aikoina. Toiset taas kertoivat joukkoliikenteen tai polkupyörän valitsemisen olevan pakko, koska heillä ei ole varaa hankkia ja ylläpitää omaa autoa. Lisäksi kulkutapavalintaan vaikuttavia mainittuja tekijöitä oli esimerkiksi oma tai kumppanin fyysinen liikkumisrajoite, kulkutavan luotettavuus, oma ajokortittomuus tai lasten, tavaroiden tai lemmikkien kuljettamistarpeet.

3 Tulokset

3.1 Kävelyä ja pyöräilyä koskevat toimenpiteet

Kävelyä ja pyöräilyä koskevia toimenpiteitä pidettiin yleisesti tärkeinä (Kuva 4). Kaikkein tärkeimpinä listatuista toimenpiteistä pidettiin pyöräilyn ja jalankulun liikenneturvallisuuden parantamista ja säännöllisen liikennekasvatuksen tarjoamista peruskoulussa. Myös pyöräily- ja kävelyreittien jatkuvuuden parantaminen sekä esteettömyys, palvelujen saavutettavuuden parantaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn nostaminen näkyvämpään rooliin maankäytön suunnittelussa ja päätöksenteossa nähtiin tärkeimpien toimenpiteiden joukossa. Ainoa toimenpide, jota suurin osa vastaajista ei pitänyt vähintään melko tärkeänä oli kaupunkipyöräjärjestelmän laajentaminen.



Kuva 4. Kävelyä ja pyöräilyä koskevien toimenpiteiden koettu tärkeys, n=2 713.

Vaikka pyöräilyä ja kävelyä koskevia toimenpiteitä pidettiin yleisesti tärkeinä koko vastaajajoukossa, ympäri vuoden päivittäin tai lähes päivittäin pyöräilevät vastaajat (n=314) pitivät suurta osaa toimenpiteistä huomattavasti muita tärkeämpinä. Aktiivisimmat pyöräilijät näkivät pyöräilyreittien jatkuvuuden parantamisen kaupunkiseudulla kaikkein tärkeimpänä listatuista toimenpiteistä: 91 % piti tätä erittäin tärkeänä ja 6 % melko tärkeänä. Jatkuvuuden parantamisen jälkeen tärkeimpiä toimenpiteitä heidän mielestään olivat pyöräteiden talvikunnassapidon parantaminen (85 % vastasi erittäin tärkeää ja 12 % melko tärkeää), kävelyn ja pyöräilyn nostaminen näkyvään rooliin maankäytön suunnittelussa ja päätöksenteossa (84 % ja 12 %), pyöräilyverkon täydentäminen Turun keskusta-alueella (83 % ja 12 %) ja pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden liikenneturvallisuuden parantaminen (80 % ja 17 %). Myös päivittäin tai lähes päivittäin arkimatkojaan kävellen kulkevat vastaajat (n=1 124) pitivät useita listatuista toimenpiteistä jonkin verran tärkeämpinä kuin vastaajat keskimäärin, mutta erot eivät olleet yhtä suuria kuin aktiivipyöräilijöiden kohdalla.

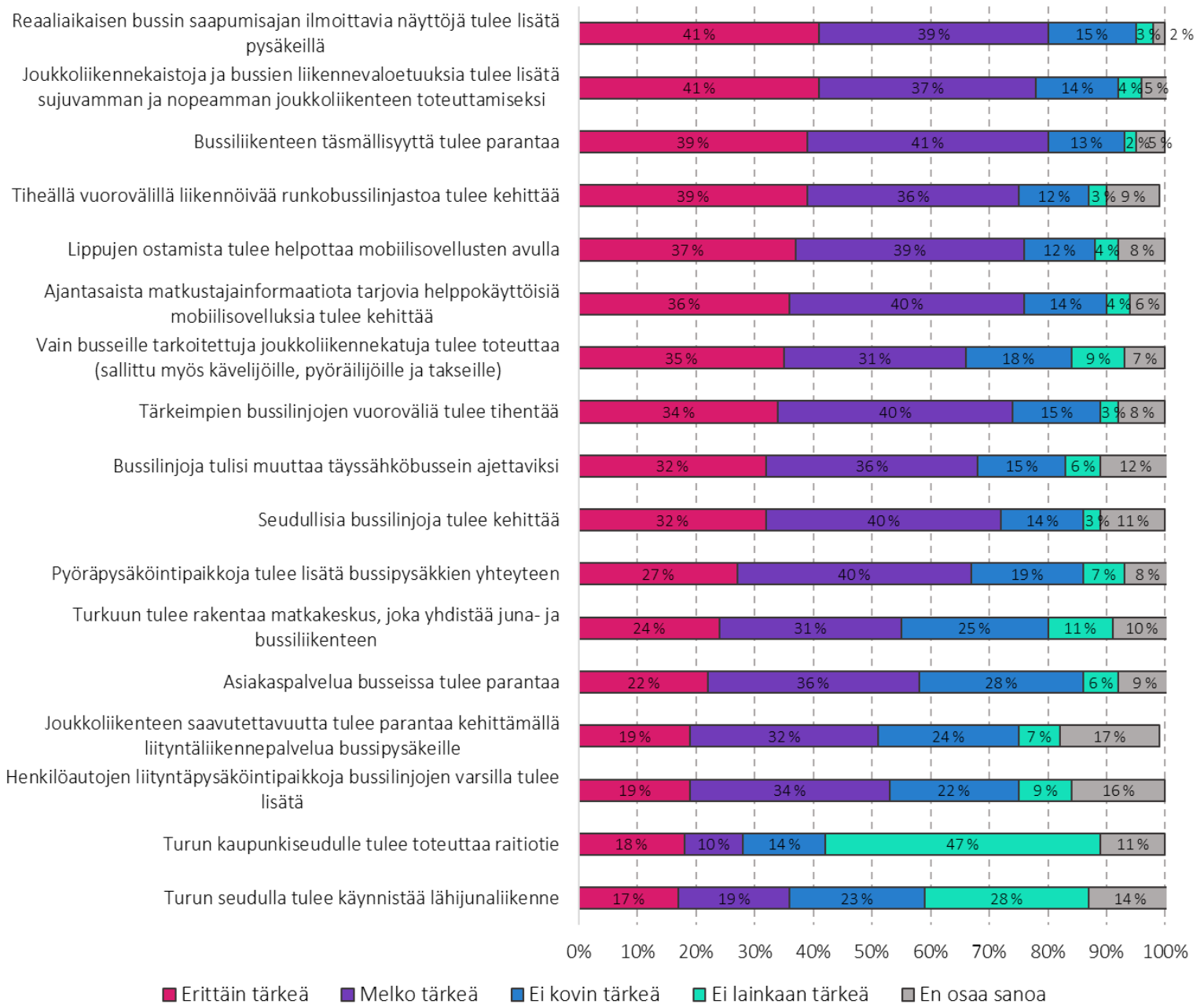
Päivittäin tai lähes päivittäin vuoden ympäri autoilevat vastaajat puolestaan pitivät kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä jonkin verran vähemmän tärkeinä. Esimerkiksi jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen asettaminen etusijalle keskustojen liikennesuunnittelussa oli aktiivisesti autoilevien mielestä huomattavasti vähemmän tärkeää (erittäin tärkeää 26 % ja melko tärkeää 27 % vastaajista) kuin vastaajille keskimäärin.

3.2 Joukkoliikennettä koskevat toimenpiteet

Joukkoliikennettä koskevista toimenpiteistä tärkeimpinä pidettiin reaaliaikaisen bussin saapumisajan ilmoittavien näyttöjen lisäämistä pysäkeillä, bussiliikenteen täsmällisyyden parantamista ja bussiliikenteen sujuvoittamista joukkoliikennekaistojen ja liikennevaloetuuksien avulla (Kuva 5). Lähes kaikki nimetyistä toimenpiteistä oli sellaisia, joita yli puolet piti vähintään melko tärkeänä. Joukkoliikennettä koskevista toimenpiteistä eniten mielipiteitä jakoi raitiotien toteuttamisen ja lähijunaliikenteen käynnistämisen tärkeys.

Vuoden ympäri päivittäin tai lähes päivittäin joukkoliikennettä (linja-autoa) käyttävät vastaajat (n=480) pitivät muita vastaajia useammin joukkoliikenteen toimenpiteitä erittäin tärkeinä. Aktiivisten joukkoliikenteen käyttäjien keskuudessa kannatettiin eniten joukkoliikennekaistojen ja liikennevaloetuuksien lisäämistä sujuvuuden ja nopeuden parantamiseksi (60 % piti erittäin tärkeänä ja 28 % melko tärkeänä) sekä bussiliikenteen täsmällisyyden parantamista (vastaavat osuudet 57 % ja 33 %). Myös bussin saapumisajan reaaliaikaisesti ilmoittavien näyttöjen lisääminen ja tärkeimpien bussilinjojen vuorovälin tihentäminen olivat toimenpiteitä, joita näistä vastaajista vähintään puolet piti erittäin tärkeänä.

Joitakin toimenpiteitä aktiiviset joukkoliikenteen käyttäjät kuitenkin pitivät jopa hieman vähemmän tärkeinä kuin vastaajat keskimäärin. Näihin toimenpiteisiin lukeutuivat lähijunaliikenteen käynnistäminen, henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen, liityntäliikennepalvelujen kehittäminen, Turun kaupunkiseudun raitiotie ja Turun matkakeskus. Erot vastaajaryhmien välillä olivat kuitenkin näiden toimien osalta pieniä.

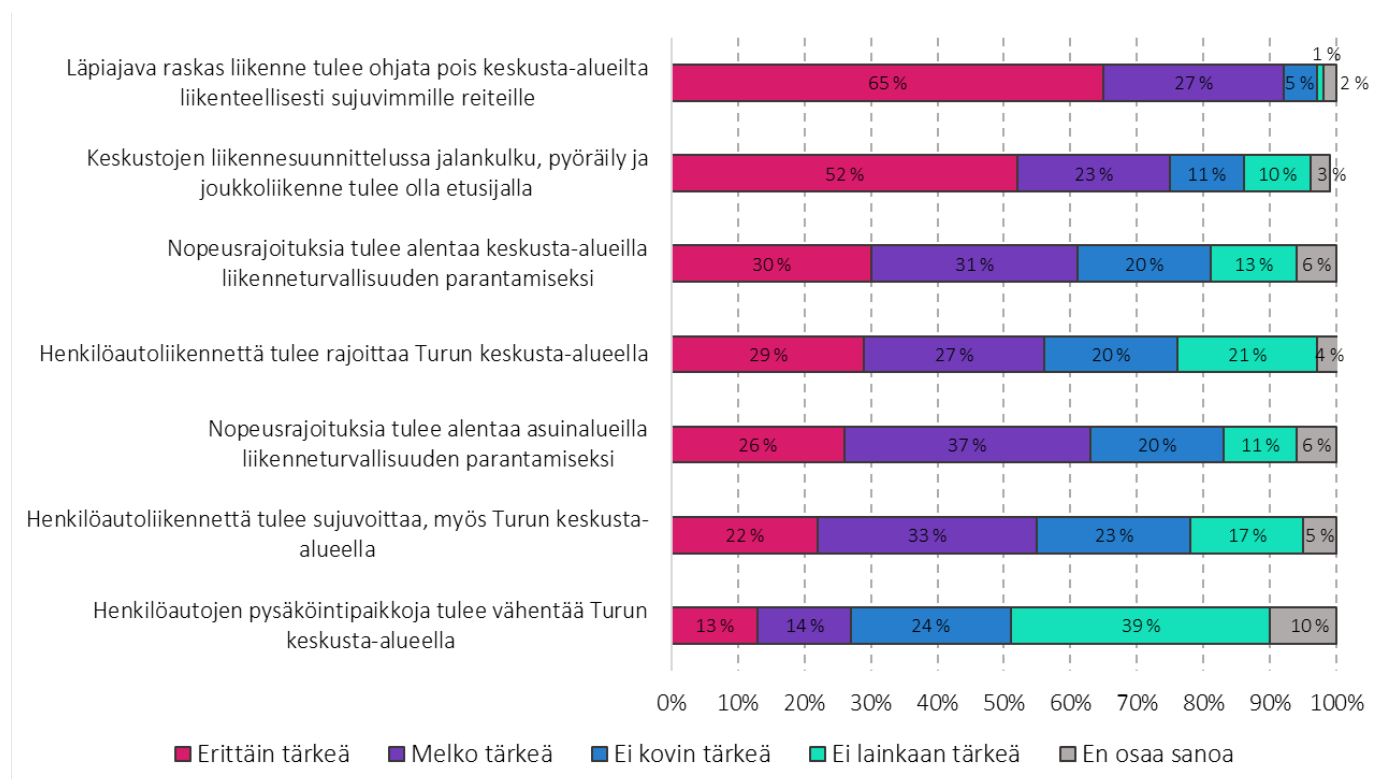


Kuva 5. Joukkoliikennettä koskevien toimenpiteiden koettu tärkeys, n=2 667.

3.3 Autoliikennettä koskevat toimenpiteet

Vastaajat olivat lähes yksimielisiä siitä, että läpiajavan raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskusta-alueilta on tärkeää (Kuva 6). Jopa 92 % vastaajista piti tätä toimenpidettä erittäin tai melko tärkeänä. Muiden kulkutapojen kuin auton priorisointi keskustojen liikennesuunnittelussa nähtiin myös tärkeänä: sitä piti erittäin tärkeänä reilu puolet vastaajista.

Nopeusrajoitusten alentamista keskusta- ja asuinalueilla piti erittäin tai melko tärkeänä vajaa kaksi kolmesta vastaajasta (61 % ja 63 %). Henkilöautoliikenteen sujuvoittamisen tärkeydestä myös keskusta-alueilla oltiin jossain määrin erimielisiä. Myös niistä vastaajista, jotka pitivät jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen asettamista etusijalle erittäin tärkeänä keskustojen liikennesuunnittelussa, huomattavan moni (36 %, n=1 368) piti samaan aikaan vähintään melko tärkeänä henkilöautoliikenteen sujuvoittamista, myös Turun keskusta-alueella. Henkilöautojen pysäköintipaikkojen vähentämistä Turun keskusta-alueella piti erittäin tai melko tärkeänä vain 27 % kaikista vastaajista.

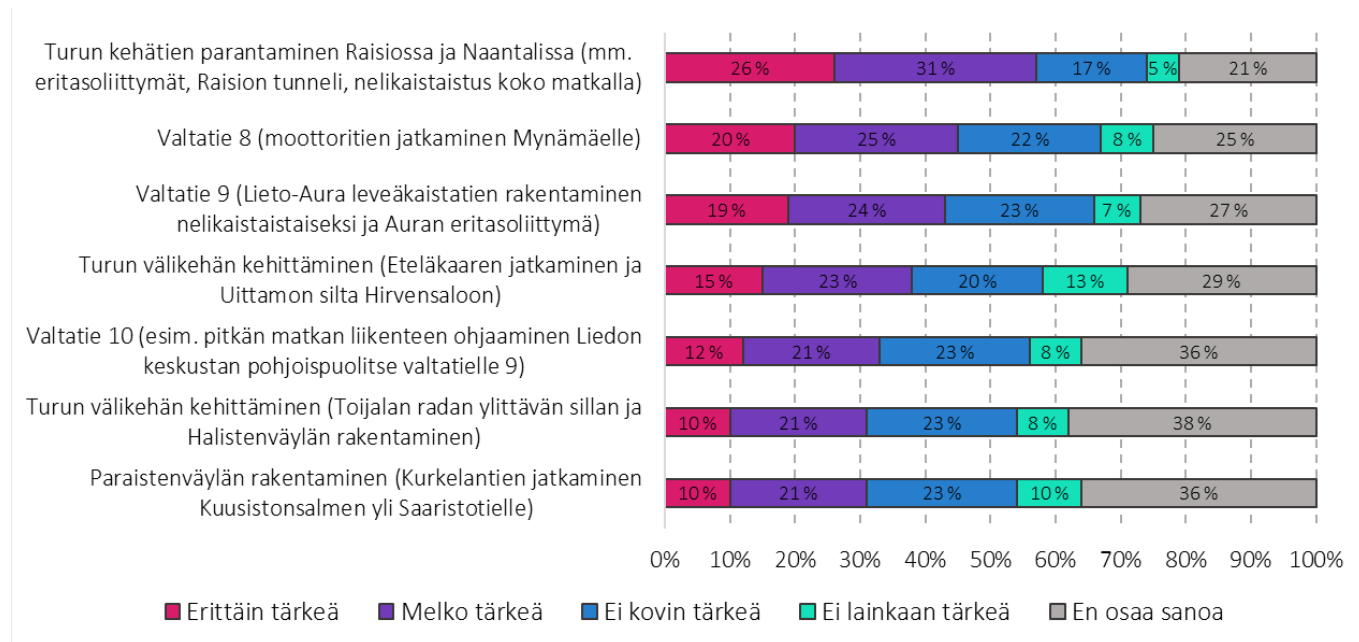


Kuva 6. Autoliikennettä koskevien toimenpiteiden koettu tärkeys, n=2 617.

Päivittäin tai lähes päivittäin ympäri vuoden autoilevat vastaajat (n=760) olivat muiden vastaajien kanssa samoilla linjoilla siitä, että läpiajavan raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskusta-alueilta on tärkeää. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen asettaminen etusijalle keskustojen liikennesuunnittelussa oli aktiivisesti autoilevien mielestä huomattavasti vähemmän tärkeää (erittäin tärkeää 26 %:lle ja melko tärkeää 27 %:lle vastaajista). Sen sijaan aktiivisesti autoilevat näkivät henkilöautoliikenteen sujuvoittamisen tärkeänä myös keskusta-alueella (37 % vastasi sen olevan erittäin tärkeää ja 35 % melko tärkeää). Nopeusrajoitusten alentaminen keskusta-alueilla sekä henkilöautoliikenteen rajoittaminen ja pysäköintipaikkojen vähentäminen Turun keskusta-alueella keräsivät aktiivisesti autoilijoiden keskuudessa keskimääräistä vähemmän kannatusta.

3.4 Pääväylien toimenpiteet

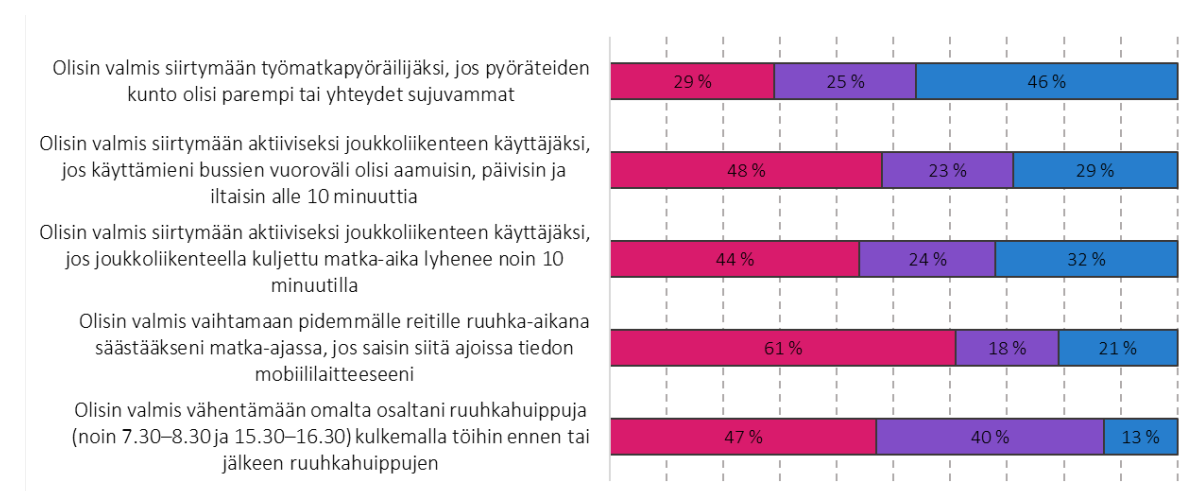
Pääväylien toimenpiteistä nousi vastausten perusteella tärkeimmäksi Turun kehätien parantaminen Raisiossa ja Naantalissa (Kuva 7). Moni piti myös valtatie 8:n ja valtatie 9:n kehittämistä tärkeänä. Melko suuri joukko vastaajista (21–38 %) ei osannut sanoa mielipidettään autoliikenteen pääväyliä koskevien toimenpiteiden tärkeydestä.



Kuva 7. Autoliikenteen pääväyliä koskevien toimenpiteiden koettu tärkeys, n=2 617.

3.5 Autoilijoiden valmius liikkumistapojen muutokseen

Niiltä vastaajilta, jotka kertoivat kulkevansa työmatkoja pääsääntöisesti omalla autolla, kysyttiin valmiutta muuttaa omia liikkumistapoja erilaisissa tilanteissa (Kuva 8). Iso osa vastaajista suhtautui myönteisesti pyrkimykseen tasata ruuhkia erilaisin toimenpitein.



Kuva 8. Pääsääntöisesti omalla autolla työssäkäyvien valmius muuttaa liikkumistapoja, n=1 228).

Valtaosa (61 %) vastaajista kertoi olevansa valmiita vaihtamaan pidemmälle mutta nopeammalle reitille ruuhka-aikana, jos heidän olisi mahdollista saada ajoissa tieto mobiililaitteeseensa. Vajaa puolet vastaajista kertoi valmiudestaan vähentää ruuhkahuippuja kulkemalla töihin ruuhka-aikojen ulkopuolella. Huomattavan suuri osa autoilevista työmatkaajista kertoi olevansa valmis vaihtamaan joukkoliikenteeseen, jos joukkoliikenneyhteydet olisivat nopeammat (44 %) tai vuoroväli tiheämpi (48 %).

3.6 Kehittämisprioriteetit

Suurin osa vastaajista (61 %) valitsi joukkoliikenteen tärkeimmäksi kehityskohteeksi joutuessaan priorisoimaan, mitä koko kaupunkiseudun alueella olisi kaikkein tärkeintä kehittää (Taulukko 5. Tärkeimmät kehityskohteet koko kaupunkiseudulla (vastaajia pyydettiin järjestämään vaihtoehdot numerojärjestykseen siten, että 1. on tärkein kehityskohde), n=2 513.). Toiseksi tärkeimpänä vastaajat pitivät pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä.

Taulukko 5. Tärkeimmät kehityskohteet koko kaupunkiseudulla (vastaajia pyydettiin järjestämään vaihtoehdot numerojärjestykseen siten, että 1. on tärkein kehityskohde), n=2 513.

	1.	2.	3.	4.	5.
Joukkoliikenne	61 %	22 %	12 %	3 %	2 %
Pyöräilyn olosuhteet	20 %	39 %	23 %	11 %	7 %
Kävelyn olosuhteet	6 %	22 %	44 %	20 %	8 %
Henkilöautoilun olosuhteet	11 %	11 %	13 %	44 %	21 %
Tavaraliikenteen olosuhteet	1 %	6 %	8 %	22 %	63 %

Kysyttäessä tärkeintä kehityskohdetta keskusta-alueilla joukkoliikenne valittiin jälleen useimmin tärkeimmäksi (47 % vastaajista, Taulukko 6). Keskusta-alueiden kohdalla pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet kuitenkin nousivat vastaajien mielestä tärkeämmäksi kuin koko kaupunkiseutua tarkasteltaessa. Henkilöautoilun olosuhteiden kehittäminen puolestaan oli vastaajille tärkeämpää koko kaupunkiseudulla kuin erityisesti keskusta-alueilla.

Taulukko 6. Tärkeimmät kehityskohteet keskusta-alueilla (vastaajia pyydettiin järjestämään vaihtoehdot numerojärjestykseen siten, että 1. on tärkein kehityskohde), n=2 488.

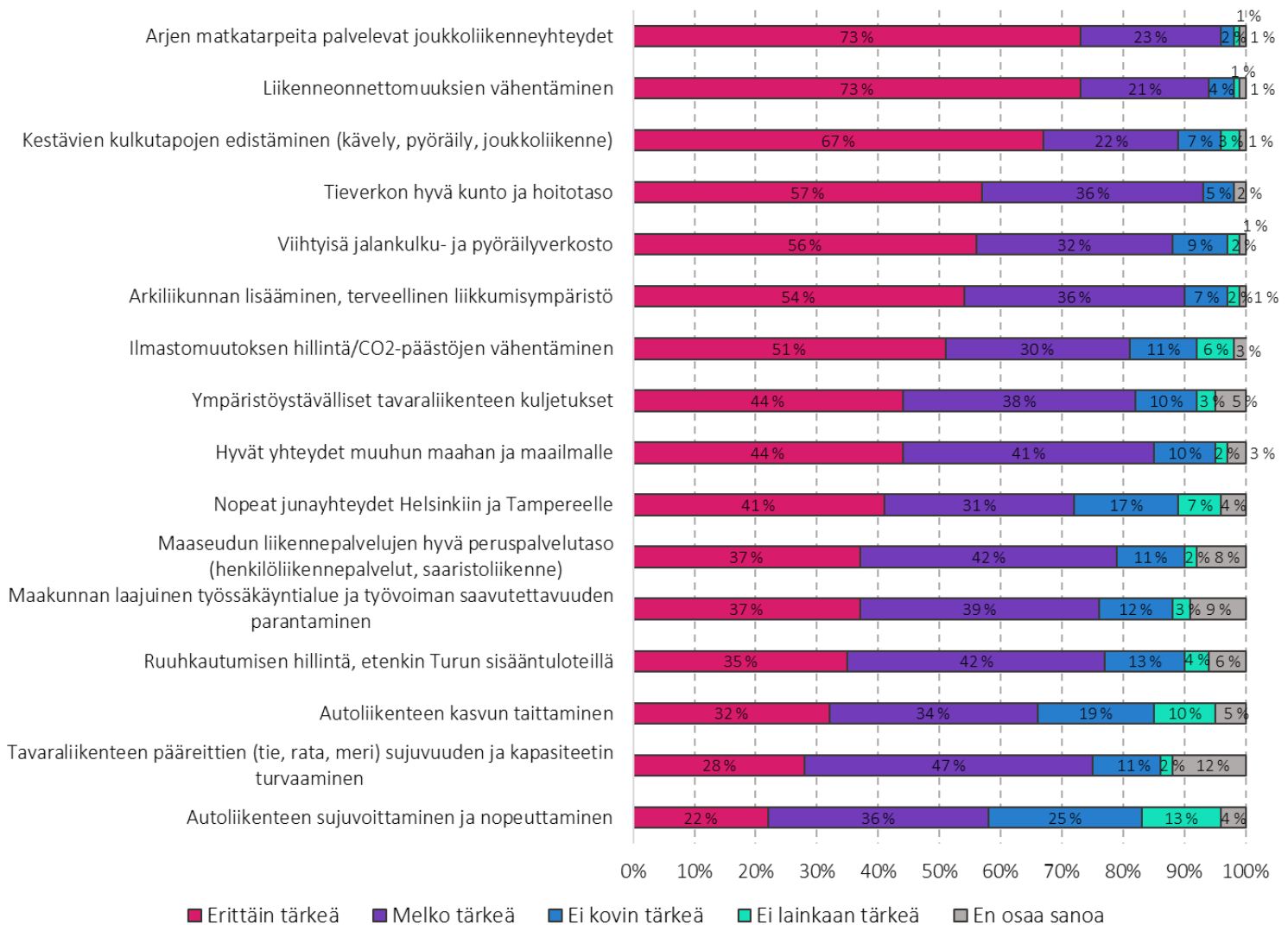
	1.	2.	3.	4.	5.
Joukkoliikenne	47 %	25 %	23 %	3 %	2 %
Pyöräilyn olosuhteet	24 %	35 %	26 %	10 %	5 %
Kävelyn olosuhteet	20 %	30 %	38 %	10 %	2 %
Henkilöautoilun olosuhteet	8 %	7 %	8 %	55 %	22 %
Tavaraliikenteen olosuhteet	1 %	3 %	4 %	23 %	69 %

Näkemykset siitä, mitä koko kaupunkiseudulla ja keskusta-alueilla tulisi ensisijaisesti kehittää, vaihtelivat jonkin verran sen mukaan, mitä kulkutapoja vastaaja itse kertoi arjessaan käyttävänsä. Joukkoliikennettä päivittäin tai lähes päivittäin käyttävistä vastaajista jopa 88 % piti joukkoliikenteen kehittämistä ensisijaisena kehityskohteena koko kaupunkiseudun osalta ja keskusta-alueidenkin osalta sitä piti tärkeimpänä 77 %. Kuitenkin myös päivittäin tai lähes päivittäin autoilevista vastaajista suurin osa (54 %) piti joukkoliikenteen kehittämistä tärkeimpänä koko kaupunkiseudulla. Henkilöautoilun olosuhteet listasi näistä vastaajista tärkeimmäksi kehityskohteeksi 27 %. Keskusta-alueiden osalta vastaavat osuudet ovat 45 % ja 19 %. Kävelyn olosuhteita piti keskusta-alueiden kehittämisessä kaikkein tärkeimpänä kehityskohteena yhtä suuri osa (19 %) aktiivisesti autoilevista vastaajista kuin henkilöautoilun olosuhteita.

Ympäri vuoden päivittäin tai lähes päivittäin pyöräilevistä suurin osa (57 %) valitsi tärkeimmäksi kehityskohteeksi pyöräilyn olosuhteet sekä koko kaupunkiseudun että keskusta-alueiden osalta. Päivittäin tai lähes päivittäin arkimatkoja kävelevistä vastaajista puolestaan valtaosa valitsi joukkoliikenteen tärkeimmäksi kehityskohteeksi, mutta kävelyn olosuhteiden parantaminen korostui näiden vastaajien kohdalla tärkeänä erityisesti keskusta-alueiden osalta (26 % piti kävelyn olosuhteita tärkeimpänä ja 32 % toiseksi tärkeimpänä kehityskohteena).

Kyselyssä kysyttiin myös vastaajien mielipiteitä Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämiseen liittyviin tavoitteisiin. Koska eri tavoitteet voivat olla osin jopa ristiriidassa keskenään, vastaajia pyydettiin pohtimaan eri tavoitteiden priorisointia. Tarkoituksena oli saada selville, kuinka tärkeänä vastaajat pitivät liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioitavia asioita.

Annetuista tavoitteista arjen matkatarpeita palvelevat joukkoliikenneyhteydet, liikenneonnettomuuksien vähentäminen ja kestävien kulkutapojen edistäminen koettiin erittäin tärkeinä tavoitteina kaikkein useimmin (Kuva 9). Kaikkia listattuja tavoitteita kuitenkin pidettiin tärkeinä: jokainen tavoitteista oli vähintään melko tärkeä yli puolelle vastaajista.



Kuva 9. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioitavien tavoitteiden koettu tärkeys, n=2 516.

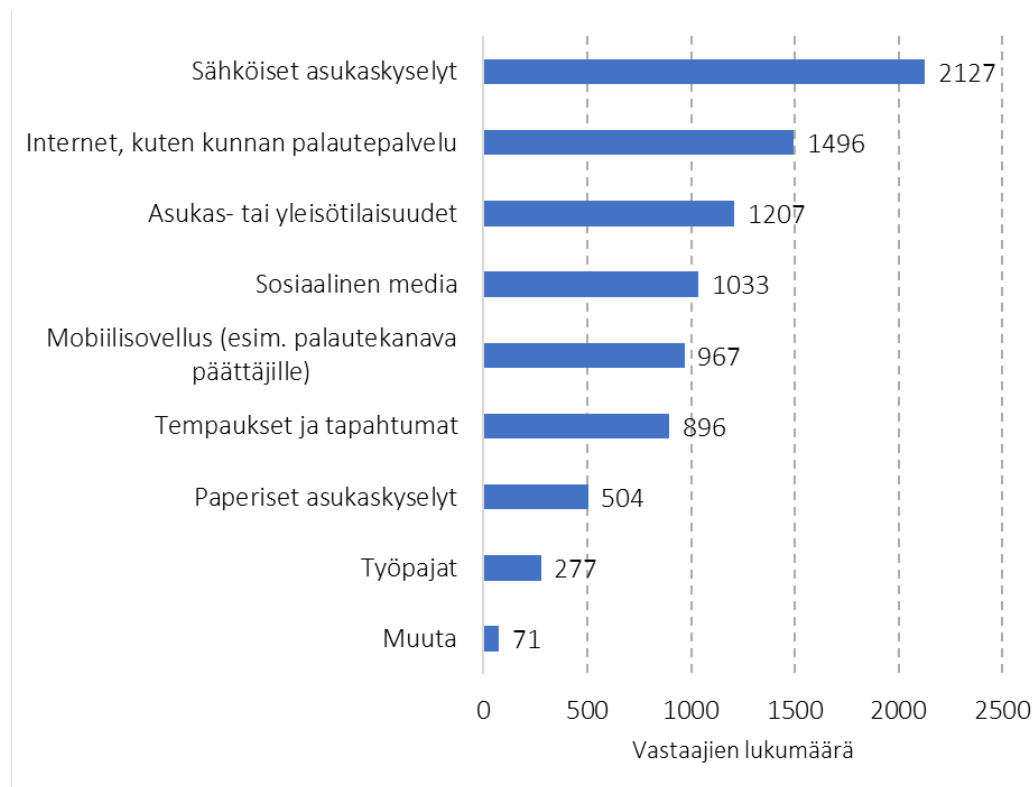
3.7 Vaikuttaminen

Kyselyssä selvitettiin, kuinka hyvin vastaajat kokevat voivansa vaikuttaa liikenteen suunnitteluun ja kehittämiseen omalla lähialueella. Yhteensä alle kolmasosa (30 %, n=2 523) vastaajista koki voivansa vaikuttaa lähialuettaan koskevaan kävely- pyöräily- tai joukkoliikenneolosuhteiden kehittämiseen. Vastaajista 2 % kertoi voivansa vaikuttaa paljon, 24 % kertoi voivansa vaikuttaa jonkin verran ja 4 % kertoi voivansa vaikuttaa, muttei koe sitä tarpeelliseksi. Vastaajista 61 % kertoi, ettei voi vaikuttaa lähialuettaan koskevaan kävely-, pyöräily- tai joukkoliikenneolosuhteiden kehittämiseen, mutta kokisi sen tarpeelliseksi.

Vastaajista 9 % kertoi, ettei heillä ole vaikutusmahdollisuuksia eivätkä koe vaikuttamista myöskään tarpeelliseksi.

Kun kysyttiin vastaajien tyytyväisyyttä mahdollisuuksiin osallistua liikennesuunnitteluun omassa kotikaupungissaan, tyytyväiseksi itseään kuvaili 9 % ja melko tyytyväiseksi 20 % vastaajista (n=2 486). Lähes kolmannes (31 %) vastaajista kertoi, ettei ole vaikutusmahdollisuuksiinsa tyytyväinen. Loput (23 %) eivät osanneet sanoa kantaansa.

Vastaajia pyydettiin kertomaan tärkeimpiä keinoja, joilla heidän mielestään kuntalaisten osallistumista liikenneolosuhteiden kehittämiseen voitaisiin lisätä. Valtaosa vastaajista (85 %) oli sitä mieltä, että sähköiset asukaskyselyt ovat yksi tärkeimmistä keinoista (Kuva 10). Sähköiset asukaskyselyt oli useimmin tärkeimpien joukkoon listattu keino kaikkien ikäryhmien keskuudessa. Internet, kuten kunnan palautepalvelu, oli myös tärkeimpien keinojen joukossa valtaosalla (60 %) vastaajista.



Kuva 10. Tärkeimmät keinot, joilla kuntalaisten osallistumista liikenneolosuhteiden kehittämiseen voitaisiin vastaajien mielestä parhaiten lisätä (vastaajat saivat valita enintään viisi tärkeintä keinoa), n=2 494.

Nuoremmat vastaajat näkivät sosiaalisen median ja mobiilisovellusten potentiaalisempaan osallisuuden parantamisen keinona kuin iäkkäämmät vastaajat. Alle täysi-ikäisistä vastaajista 59 % listasi sosiaalisen median ja sama osuus mobiilisovelluksen yhtenä tärkeimmistä vaikuttamisen keinoista. Yli 65-vuotiaista sosiaalisen median listasi tärkeimpiin keinoihin 35 % ja mobiilisovelluksen vain 22 %. Yli 65-vuotiaat näkivät asukas- tai yleisötilaisuudet erityisen tärkeänä: jopa 72 % listasi sen yhdeksi tärkeimmistä keinoista lisätä kuntalaisten vaikutusmahdollisuuksia.

4 Yhteenveto ja johtopäätökset

4.1 Tulosten tarkastelu

Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökyselyn tarkoituksena oli selvittää asukkaiden asenteita ja näkemyksiä liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteisiin ja toimenpiteisiin liittyen. Kyselyn päätulosten perusteella voidaan todeta, että vastaajat pitivät tärkeänä erityisesti joukkoliikenteen kehittämistä sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista.

Koko kaupunkiseudun tärkeimmäksi kehityskohteeksi vastaajat nostivat joukkoliikenteen kehittämisen. Näkemykset tärkeimmistä kehityskohteista vaihtelivat jonkin verran sen mukaan, mitä kulkutapoja vastaajat kertoivat itse käyttävänsä arjen matkoillaan. Ympäri vuoden päivittäin tai lähes päivittäin pyöräilevistä vastaajista suurin osa nosti pyöräilyn olosuhteiden kehittämisen joukkoliikenteen kehittämistä tärkeämmäksi tavoitteeksi. Aktiivisista autoilijoista suurin osa kuitenkin piti joukkoliikenteen kehittämistä kaupunkiseudun tärkeimpänä kehityskohteena. Pääsääntöisesti omalla autolla töihin kulkevista vastaajista merkittävä osa kertoikin olevansa valmis vaihtamaan joukkoliikenteeseen, jos matka-aika olisi joukkoliikenteellä lyhyempi ja linja-autojen vuoroväli tiheämpi. Erityisesti keskusta-alueiden kehittämisessä nähtiin tärkeänä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen joukkoliikenteen kehittämisen rinnalla. On hyvä tiedostaa, että yksi vastaaja voi käyttää aktiivisesti useampia kulkutapoja eivätkä kulkutapojen mukaan jaetut käyttäjäryhmät ole toisiaan poissulkevia.

Joukkoliikenteen kehittämisessä tärkeänä pidettiin erityisesti luotettavuuden ja täsmällisyyden parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä sekä reaaliaikaisen tiedon saatavuutta. Nopeuden ja sujuvuuden lisäämistä joukkoliikennekaistoilla ja liikennevaloetuksilla pitivät tärkeänä etenkin joukkoliikennettä aktiivisesti käyttävät vastaajat. Raitiotien toteuttamisen ja lähijunaliikenteen käynnistämisen tarkeys jakoivat vastaajien näkemyksiä muita joukkoliikennettä koskevia toimenpiteitä enemmän. Näistä toimenpiteistä, erityisesti raitiotiestä, on käyty viime aikoina paljon julkista keskustelua, mikä on voinut vaikuttaa vastauksiin. Vastaajat ovat mahdollisesti tiedostaneet investointien suuruuden verrattuna muihin yksittäisiin pienemmän suuruusluokan toimenpiteisiin. Toisaalta sellaisten uusien kulkutapojen kehittäminen, joita ei olla nykyisellään totuttu käyttämään, voi tuntua vieraalta ja myös siksi vähemmän tärkeältä.

Yksittäisistä toimenpiteistä monia kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen tähtääviä toimia pidettiin jopa tärkeämpinä kuin joukkoliikenteen kehittämisen yksittäisiä toimia. Erityisesti kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikennekasvatuksen säännöllinen tarjoaminen peruskoulussa nähtiin vastaajien keskuudessa hyvin tärkeinä toimenpiteinä. Myös palveluiden saavutettavuutta jalan ja pyörällä sekä kävelyn ja pyöräilyn aktiivisempaa huomioimista maankäytössä ja päätöksenteossa pidettiin hyvin tärkeänä. Aktiivisimmille pyöräilijöille tärkeää oli ennen kaikkea pyöräilyreittien jatkuvuuden, kattavuuden ja talvikunnossapidon parantaminen.

Autoliikennettä koskevien toimenpiteiden osalta vastaajien näkemykset vaihtelivat huomattavasti sen mukaan, onko vastaaja itse aktiivinen autoilija vai ei. Yleisesti kaikki vastaajat olivat melko yksimielisiä siitä, että läpiajavan raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskusta-alueilta on tärkeää. On hyvä huomioida, että tämä kysely oli suunnattu asukkaille eikä esimerkiksi logistiikka-alan toimijoille, ja tavaraliikenteen kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä ei yleisesti muutenkaan pidetty kovin tärkeinä. Ympäri vuoden päivittäin tai lähes

päivittäin autoilevat vastaajat suhtautuivat muita vähemmän innokkaasti henkilöautoliikenteen rajoittamiseen ja nopeusrajoitusten alentamiseen keskusta-alueilla. Valtaosa heistä oli sitä mieltä, että henkilöautoliikenteen sujuvoittaminen on tärkeää myös Turun keskusta-alueella.

Kiinnostavaa on, että iso joukko vastaajista piti samaan aikaan erittäin tai melko tärkeänä sekä autoliikenteen sujuvoittamista että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen etusijalle asettamista keskusta-alueilla. Tässä kiteytyy yksi liikennejärjestelmäsuunnittelun haasteista: keskenään ristiriidassa olevien tavoitteiden priorisointi ja yhteensovittaminen. Käytännön toimenpiteistä puhuttaessa esimerkiksi keskustan kävelyolosuhteiden parantaminen voi olla haastavaa, jos henkilöautoliikennettä tai parkkipaikkojen määrää ei voida vähentää. Tulosten perusteella vastaajat kuitenkin olivat hyvin yksimielisiä monien yleisten tavoitteiden tärkeydestä. Niin arjen matkatarpeita palvelevat joukkoliikenneyhteydet, liikenneonnettomuuksien vähentäminen, kestävien kulkutapojen edistäminen kuin tieverkon kunnossapito ovat kaikki tärkeitä tavoitteita liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Lopuksi on tärkeää nostaa esiin, että iso osa vastaajista oli tyytymättömiä mahdollisuuksiinsa vaikuttaa lähialueensa ja kotikaupunkinsa liikenteen kehittämiseen. Vaikuttamisen mahdollisuuksia pidettiin yleisesti tärkeänä. Tulokset viittaavat siihen, että kuntien tulisi tarjota asukkaille nykyistä parempia mahdollisuuksia saada ääntään kuuluviin alueen liikennesuunnittelussa.

Asukkaiden osallisuuden tukemiseksi on olemassa erilaisia keinoja. Kyselyn tulosten perusteella voidaan todeta, että eri vaikuttamiskanavia tarvitaan eri kohderyhmien tavoittamiseksi. Sähköiset asukaskyselyt koettiin yleisesti hyvänä vaikuttamiskanavana eri vastaajaryhmien keskuudessa. Jotkin vaikuttamiskanavat puolestaan näyttäisivät sopivan erityisesti tiettyjen kohderyhmien osallisuuden tukemiseen. Nuorten osallisuutta voitaisiin jatkossa tukea hyödyntämällä enemmän muun muassa sosiaalista mediaa ja mobiilisovelluksia. Iäkkäämmille asukkaille puolestaan asukastilaisuudet ovat tulosten perusteella tärkeä osallistumisen keino.

4.2 Tulosten tarkastelu verrattuna vuoden 2017 kyselyn tuloksiin

Liikenneympäristökysely toteutettiin ensimmäisen kerran keväällä 2017, jolloin vastaajamäärä oli 3530. Nyt toteutetussa kyselyssä vastaajia oli 492 vähemmän. Vastaajien sukupuoli- ja asuinkuntajakauma oli melko samansuuntainen molemmissa kyselyissä. Vuonna 2017 naantalilaisia vastaajia oli 10 %, nyt kuusi prosenttia. Kaarinalaisia vastaajia oli muutama prosenttiyksikkö enemmän, 2017 vastaajia on ollut 9 %, 2019 12 %.

Ikäjakaumassa oli melko huomattaviakin eroja vuoteen 2017 verrattuna. 15–17-vuotiaita oli 2017 vastaajista 6 %, nyt vain 2,1 %. Vuoden 2017 kyselyssä vastaajista suurin joukko on ollut 18–34-vuotiaita, jopa 39,5 %. Vuoden 2019 kyselyssä saman ikäryhmän vastaajia oli 27,6 %. Vanhemmat ikäryhmät sen sijaan ovat olleet prosentuaalisesti paremmin edustettuina vuonna 2019. Kyselyn levittäminen sekä kyselyn vastaajien kesken arvottu palkinto ovat voineet vaikuttaa ikäjakaumaan. Vuonna 2017 arpajaispalkintoja oli Jopo, 2019 vuoden Föli-matkat.

Kahdessa vuodessa ei ole tapahtunut merkittävää muutosta vastausten tuloksissa. Pientä vaihtelua on huomattavissa siinä, mitä vaikutusmahdollisuuksia pidetään parhaimpina. Sosiaalisen median potentiaalia pidetään 2019 tuloksissa hieman vähäisempänä ja esimerkiksi asukastilaisuuksia hieman merkittävämpinä verrattuna vuoteen 2017. Tämä voi

olla selitettävissä vastaajien ikäjakauman muutoksella: nuoremmat kokevat sosiaalisen median ja sähköiset vaikuttamismahdollisuudet tutumpina kuin vanhempi sukupolvi.

Vuoden 2017 kyselyn toteutuksen aikana ei vielä ollut sähköpotkulautoja tai kaupunkipyöriä. Nyt näitä kulkumuotoja mainitaan jonkin verran, kun vastaajat listaavat “muita kulkutapoja”, joilla tekevät esimerkiksi työ- tai vapaa-ajanmatkoja. Lisäksi 2019 kyselyyn lisättiin kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien kehittämistoimenpiteisiin kohta “kaupunkipyöräjärjestelmää tulee laajentaa, asemia ja pyörien määrää lisätä”. Toimenpidettä piti vastaajista erittäin tai melko tärkeänä 47 % vastaajista. Huomioitavaa on, että valtaosa näin vastanneista oli turkulaisia yli 70 %, mutta toimenpide sai kannatusta myös muiden kuntien asukkailta, vaikka kaupunkipyöriä ei niissä toistaiseksi ole käytössä.

4.3 Jatkotoimenpiteet

Varsinais-Suomen liitto koordinoi seudullista liikennejärjestelmätyötä ja sen työn tueksi on toteutettu tämä liikenneympäristökysely. Vastausten pohjalta asukkaiden asenteet ja liikkumistottumukset voidaan huomioida paremmin seudullisen liikennejärjestelmätyön tavoitteiden ja toimenpiteiden painotuksessa sekä vaikutuksia arvioitaessa. Lisäksi kyselyssä annettu palaute esimerkiksi joukkoliikenteestä, ohjataan asianomaisille tahoille.

Tarkoituksena on, että jatkossa kysely toistetaan muutamien vuosien välein. Säännöllisellä toistamisella karttuu vuosien mittaan vertailukelpoista dataa alueen liikkumiskehityksestä. Liikenneympäristökyselyä kehitetään jatkossa tukemaan myös valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta saatavia tietoja. Tällä tavoin saadaan yhä tarkempaa alueellista informaatiota liikkumistottumuksista ja muutoksista. Myös liikenneympäristökyselyn levittämistä pohditaan ja selvitetään mahdollisuuksia toteuttaa kysely niin, että tulokset olisivat paremmin yleistettävissä.

Lähteet

- Koskinen, M. (2017). Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2017 – raportti tuloksista. Varsinais-Suomen liitto / Valonia – Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus.
- Tilastokeskus (2020). Kuntien avainluvut -tietokanta, väkiluku kunnittain 2019. Tilastokeskuksen PxWeb-tietokannat. Viitattu 25.3.2020.
- Turun seudun (rakennemallialueen) liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 (2014). Varsinais-Suomen liitto.
- Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+ (2014). Varsinais-Suomen liitto.



VARSAINIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND

VALONIA 