



SCALE-UP

User-Centric & Data Driven Solutions for Connected Urban Poles

Varsinais-Suomen liikenneympäristökysely 2024

Disclaimer

This report is part of a project that has received funding by the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement number 955332.

The content of this report reflects only the authors' view. The European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) is not responsible for any use that may be made of the information it contains.



Varsinais-Suomen liitto
Egentliga Finlands förbund





Raportti tuloksista

Author(s)	Olli Haapanen, Marja Tommola
Date	21.2.2025





Tiivistelmä

Tässä raportissa esitellään syksyllä 2024 toteutetun Varsinais-Suomen liikenneympäristökyselyn tulokset. Kyselyssä selvitettiin yli 15-vuotiaiden varsinaissuomalaisten liikkumistottumuksia sekä näkemyksiä maakunnan liikenne- ja liikkumisympäristön kehittämisestä. Kerättyä tietoa hyödynnetään liikennejärjestelmää koskevassa suunnittelutyössä ja päätöksenteossa. Kyselyn toteutuksesta vastasi Varsinais-Suomen liitto ja Valonia, ja se teetettiin osana Horisontti Eurooppa -ohjelmasta rahoitettua SCALE UP - User-Centric and Data driven Solutions for Connected Urban Poles -hanketta

Kysely toteutettiin Zef -kyselytyökalulla, se oli auki aikavälillä 23.9.–15.10.2024 ja siihen vastasi 1226 henkilöä. Vastajia oli jokaisesta Varsinais-Suomen kunnasta, mutta otos ei ole edustava, eivätkä tulokset ole yleistettävissä koko väestöön. Yli tuhannen varsinaissuomalaisen näkemykset ja mielipiteet tarjoavat kuitenkin tärkeää taustatietoa osallistavaan maakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön.

Kysely on perusrakenteeltaan sama kuin vuonna 2021 toteutettu Varsinais-Suomen liikenneympäristökysely. Kyselyohjelman muutos ja sen myötä joidenkin kysymysten toisenlainen asettelu on vaikuttanut siihen, että tulokset eivät kuitenkaan ole täysin vertailukelpoisia. Lisäksi etätyöhön ja kulkumuotojen aluekohtaiseen priorisointiin liittyvät kysymykset jätettiin pois.

Tulosten perusteella etenkin muualla kuin Turussa asuvien varsinaissuomalaisten liikkuminen perustuu edelleen ennen kaikkea henkilöautolla kulkemiseen. Syitä tähän ovat puutteet etenkin haja-asutusalueiden joukkoliikenteessä ja näin vaihtoehdon puute autoilulle. Nopeus ja helppous ovat varsinaissuomalaisille tärkeimmät tekijät kulkutapaa valitessa, ja koetaan että autoilu useimmiten täyttää nämä kaksi kriteeriä parhaiten.

Kysyttäessä liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteista kolmena selkeästi tärkeimpänä pidettiin arjen matkatarpeita palvelevia joukkoliikenneyhteyksiä, kestävien kulkutapojen edistämistä sekä tieverkon hyvää kuntoa ja hoitotasoa.

Kyselyssä selvitettiin myös suosituimmat kävelyä ja pyöräilyä, joukkoliikennettä ja autoilua koskevat toimenpiteet. Suosituimmat kävelyä ja pyöräilyä edistävät toimet olivat pyöräilyn ja jalankulun liikenneturvallisuuden ja jatkuvuuden parantaminen sekä talvikunnossapito. Suosituimmat joukkoliikennettä edistävät toimet olivat seudullisen bussiliikenteen kehittäminen, lähijunaliikenteen käynnistyminen sekä reaaliaikaisten aikataulunäyttöjen lisääminen pysäkeille. Suosituimmat autoliikennettä koskevat toimet olivat raskaan ajoneuvoliikenteen ohjaaminen pois keskusta-alueilta, liikenneverkon ylläpitäminen ja parantaminen sekä eläinonnettomuusriskien vähentäminen.





Asuinkunnan mukaan tarkasteltuna ilmeni ero Turussa asuvien ja kaikkien muiden vastaajien välillä: turkulaiset ajavat autolla vähemmän, käyttävät julkisia kulkuvälineitä sekä kävelevät ja pyöräilevät enemmän kuin muut. Ikä, sukupuoli tai elämäntilanne ei tyypillisesti juuri vaikuttanut vastauksiin.

Vastaajien tyytyväisyys vaikutusmahdollisuuksiinsa arjen liikenneympäristöönsä koettiin heikoksi. Tärkeimmiksi vuorovaikutuksen keinoiksi koettiin sähköiset kyselyt ja palautepalvelut, mutta myös perinteisemmille menetelmille kuten asukas- ja yleisötilaisuuksille on yhä kysyntää.

Avainsanat: liikennejärjestelmäsuunnittelu, osallisuus, kysely, kestävä liikkuminen, liikennesuunnittelu

Abstract

This report presents the results of the traffic environment survey conducted in autumn 2024 in Southwest Finland. The survey examined the mobility habits of people aged 15 and over in Southwest Finland and their views on the development of the region's transport and mobility environment. The information collected will be used in planning and decision-making of the transport system. The survey was carried out by the Regional Council of Southwest Finland and Valonia as part of the EU Horizon Programme-funded SCALE UP - User-Centric and Data driven Solutions for Connected Urban Poles project.

The survey was carried out using the Zef survey tool and was open from 23 September to 15 October 2024, with 1226 respondents. Respondents were from every municipality in Southwest Finland, but the sample is not representative of the entire population. However, the views and opinions of more than 1,000 people in Southwest Finland provide important background information for participatory regional transport system work.

The basic structure of the questionnaire is the same as the one carried out in 2021. However, the change in the survey tool changed the technical response options. Due to that the results are not fully comparable. In addition, questions relating to remote working and the regional prioritization of transport modes were removed.

Based on the results, the mobility of residents of Finland, especially those living outside Turku, is still based primarily on travelling by car.

The reasons for this are shortcomings in public transport, especially in rural areas, and thus the lack of an alternative to car travel. Speed and convenience are the most important factors for people in Southwest Finland when choosing their mode





of transport, and it is felt that car travel is usually the best way to meet these two criteria.

Of the various transport system planning objectives identified in the survey, three were clearly the most important: 1) public transport connections that meet everyday travel needs, 2) the promotion of sustainable modes of transport and 3) the good condition and maintenance of the road network.

The survey also identified the most popular measures for walking and cycling, public transport and car use. The most popular measures to promote walking and cycling were improving the safety and continuity of cycling and walking and improving winter maintenance. The most popular measures to promote public transport were the development of regional bus services, the introduction of commuter rail services and the addition of real-time timetable displays at bus stops. The most popular measures for car transport were diverting heavy vehicle traffic away from city centers, maintaining and improving the transport network and reducing the risk of animal accidents.

The difference between Turku residents and all other respondents was that Turku residents drive less and use public transport, walk and cycle more often. Age, gender or life situation typically had little influence on responses.

Respondents' satisfaction with their ability to influence their everyday transport environment was perceived as low. Electronic surveys and feedback services were perceived as the most important means of interaction, but there is also still demand for more traditional methods such as resident and public meetings.

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





Sisällys

1.	Johdanto	7
2.	Kyselyn toteutus.....	8
3.	Vastaaajien taustatiedot.....	8
4.	Kulikutavat ja niihin vaikuttavat tekijät	12
5.	Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet ja toimenpiteet	16
5.1.	Kävely- ja pyöräliikenne	18
5.2.	Joukkoliikenne	19
5.3.	Autoliikenne	20
6.	Paikallisjunaliikenne.....	22
7.	Asukkaiden vaikutusmahdollisuudet	25
8.	Vertailua, pohdintaa ja johtopäätöksiä.....	27
9.	Lähteet.....	29





1. Johdanto

Liikennejärjestelmätyö on useiden eri toimijoiden välistä pitkäjänteistä yhteistyötä, jonka tavoitteena on liikkumisen ja liikennöinnin kokonaisvaltainen kehittäminen sekä erilaisten tarpeiden yhteen-sovittaminen. Keskeisiä työn tavoitteita ovat esimerkiksi sujuva, turvallinen ja vähäpäästöinen liikennejärjestelmä. Varsinais-Suomessa ja Turun kaupunkiseudulla liikennejärjestelmätyöstä vastaa Varsinais-Suomen liitto.

Liikennejärjestelmätyötä ohjaavat useat erilaiset strategiat ja suunnitelmat, joista esimerkkejä ovat valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12, Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020, Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020, Etelä-Suomen liikennestrategia 2020 sekä Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020–2023. Kysely on suunniteltu näiden tavoitteiden pohjalta.

Maakunnallisen liikennejärjestelmätyön eräänä tavoitteena on saada yhä enemmän alueen asukkaiden näkemyksiä ja ääntä kuuluviin. Turun ydinkaupunkiseudun asukkaille on toteutettu liikenneympäristökysely vuosina 2017 ja 2019. Kyselyiden avulla selvitettiin alueen asukkaiden mielipiteitä liikenneympäristön kehittämiseen liittyen. Vuonna 2021 liikenneympäristökysely laajennettiin koskemaan koko maakuntaa.

Kaksi aikaisempaa kyselyä rakennettiin Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjattujen kehitystavoitteiden ympärille. Vuoden 2021 kyselyssä linjaukset otettiin Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, kuten myös nyt toteutetussa kyselyssä. Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ovat kestävä ja vähäpäästöinen, kilpailukykyinen ja vetovoimainen sekä turvallinen ja terveellinen liikennejärjestelmä.

Tähän raporttiin on koottu kyselyn keskeiset tulokset. Kyselyn tulokset tuovat esiin näkökulmia, joita hyödynnetään maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä. Kyselytutkimuksen otos ei ole edustava, joten tulokset eivät ole laajemmin yleistettävissä. Koska kysely toteutettiin pohjautuen edellisiin kyselyihin, nyt saaduista tuloksista pystytään osin vertailemaan aikaisempiin tuloksiin. On kuitenkin muistettava kyselyohjelman muutoksesta ja sen myötä joidenkin kysymysten toisenlaisesta asettelusta aiheutuneet mahdolliset vaikutukset tuloksiin. Tulevaisuudessa tavoitteena on jatkaa kyselyn toistamista säännöllisin väliajoin ja näin saada pitkän aikavälin dataa maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tueksi.



2. Kyselyn toteutus

Varsinais-Suomen liikenneympäristökysely toteutettiin sähköisesti 23.09.2024-15.10.2024 välisenä aikana Zeffi-kyselytyökalulla. Kyselyn kohderyhmänä olivat yli 15-vuotiaat Varsinais-Suomen asukkaat. Vastajia tavoiteltiin ja kyselyä markkinoitiin Valonian uutiskirjeessä ja sosiaalisen median kanavissa sekä Varsinais-Suomen liiton ja kuntien omilla sivuilla ja sosiaalisen median kanavissa. Kyselystä toteutettiin myös sosiaalisen median markkinointikampanja. Markkinointikampanjan lopussa mainontaa kohdennettiin alueille ja ryhmille, joilta kaivattiin enemmän vastauksia.

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 vastajia. Kunnat tiedottivat kyselystä verkkosivullaan ja sosiaalisessa mediassa myös kyselyn aikana. Kyselystä lähetettiin alueellisiin tiedotusvälineisiin mediatiedote, jonka pohjalta julkaistiin yhteensä 18 verkko- ja lehtiartikkelia.

Kyselyn sisältö pidettiin vertailtavuuden vuoksi pääosin samana kuin vuosina 2017, 2019 ja 2021. Merkittävin muutos oli kyselyohjelman muuttuminen, minkä vuoksi tuloksia ei täysin voi verrata keskenään. Lisäksi kyselyä päivitettiin ja poistettiin etätyötä ja kulkumuotojen aluekohtaista priorisointia koskevat kysymykset.

3. Vastajien taustatiedot

Kyselyyn vastasi yhteensä 1226 vastaajaa, joista 1009 päätti kyselyn eli vastasi viimeiseen vaiheeseen asti. Osa vastaajista jätti osaan kysymyksistä vastaamatta, minkä vuoksi kysymyskohtaiset vastaajamäärät vaihtelevat hieman.

Kyselyyn saatiin vastauksia kaikista Varsinais-Suomen kunnista (taulukko 1). Turkulaiset edustavat n. 42 % vastaajista, mikä vastaa myös Turun osuutta koko maakunnan väestöstä. Muista kaupungeista erityisesti Salo on aliedustettuna vain 3,7 % vastauksista, kun Salossa asuu 10,4 % maakunnan väestöstä. Muutoin kuntakohtaiset vastaajien osuudet vastaavat kutakuinkin niiden osuutta koko maakunnan väestöstä.





Kunta	Vastaajia	Osuus	Osuus maakunnan	Yli/aliedustus
Aura	35	3.5%	0,8 %	+2,7
Kaarina	61	6.0%	7,4 %	+1,4
Kemiönsaari	8	0.8%	1,3 %	+0,5
Koski Tl	4	0.4%	0,4 %	0
Kustavi	6	0.6%	0,2 %	-0,4
Laitila	12	1.2%	1,7 %	-0,5
Lieto	62	6.1%	4,2 %	+1,9
Loimaa	24	2.4%	3,1 %	-0,7
Marttila	11	1.1%	0,4 %	+0,7
Masku	16	1.6%	2,0 %	-0,4
Mynämäki	25	2.5%	1,5 %	+1,0
Naantali	29	2.9%	4,1 %	-1,2
Nousiainen	1	0.1%	1,0 %	-0,9
Oripää	4	0.4%	0,3 %	+0,1
Paimio	26	2.6%	2,3 %	+0,3
Parainen	38	3.8%	3,0 %	+0,8
Pyhäranta	28	2.8%	0,4 %	+2,4
Pöytyä	31	3.1%	1,6 %	+1,5
Raisio	51	5.1%	5,2 %	-0,1
Rusko	29	2.9%	1,3 %	+1,6
Salo	37	3.7%	10,4 %	-6,7
Sauvo	3	0.3%	0,6 %	-0,3
Somero	12	1.2%	1,7 %	-0,5
Taivassalo	6	0.6%	0,3 %	+0,3
Turku	425	42.1%	42,0 %	+0,1
Uusikaupunki	13	1.3%	3,0 %	-1,7
Vehmaa	12	1.2%	0,5 %	+0,7

Taulukko 1. Kyselyyn vastanneet asuinkunnan mukaan





Kaikki vastaajat (n= 1226)

Sukupuoli (n=1013)	Lukumäärä	Osuus
Mies	322	31,8 %
Nainen	659	65,1 %
Muu	9	0,9 %
En halua vastata	23	2,3 %
Ikä (n=1017)		
15–18	6	0,6 %
19–25	33	3,2 %
26–35	168	16,5 %
36–45	236	23,2 %
46–55	215	21,1 %
56–65	200	19,7 %
66–75	134	13,2 %
Yli 75	25	2,5 %
Kotitalouden koko (n=1010)		
1	277	27,4 %
2	385	38,1 %
3	140	13,9 %
4	136	13,5 %
5	56	5,5 %
6 tai enemmän	16	1,6 %





Alaikäisiä kotitaloudessa (n=1003)		
0	677	67,7 %
1	133	13,3 %
2	144	14,4 %
3	36	3,6 %
4	8	0,8 %
5 tai yli	5	0,5 %
Autoja kotitalouden käytössä (n=1009)		
0	181	17,9 %
1	477	47,3 %
2	278	27,6 %
3	56	5,6 %
4 tai yli	17	1,75
Elämäntilanne (n=3196)		
Kokopäivätyössä	584	57,9 %
Osapäivätyössä	60	5,9 %
Työtön	47	4,7 %
Opiskelija	65	6,4 %
Eläkeläinen	222	22,0 %
Muu	31	3,1 %

Taulukko 2. Vastaaajien perustietoja





Ikäluokittain tarkasteltuna suurin vastaajaryhmä olivat 36–45-vuotiaat, toiseksi suurin 46–55-vuotiaat (taulukko 2). Alle 18-vuotiaita vastaajia oli varsin vähän ja yli 65-vuotiaakin melko vähän verrattuna ikäryhmän suhteelliseen osuuteen väestöstä, mikä on keskimäärin yli 20 %. 65,5 % vastaajista edusti yhden tai kahden hengen kotitalouksia, ja ainakin yksi auto oli käytössä 82 %:lla vastaajista.

Muissa taulukon 2 muuttujissa ei ilmennyt alueellisia eroja, mutta Turussa asuvista ainakin yhden auton omistavien osuus oli 68 % eli 14 prosenttiyksikköä vähemmän kuin kyselyn keskiarvo. Turun ulkopuolella asuvien vastaajien keskuudessa auton omistajien osuus on yli 91 %.

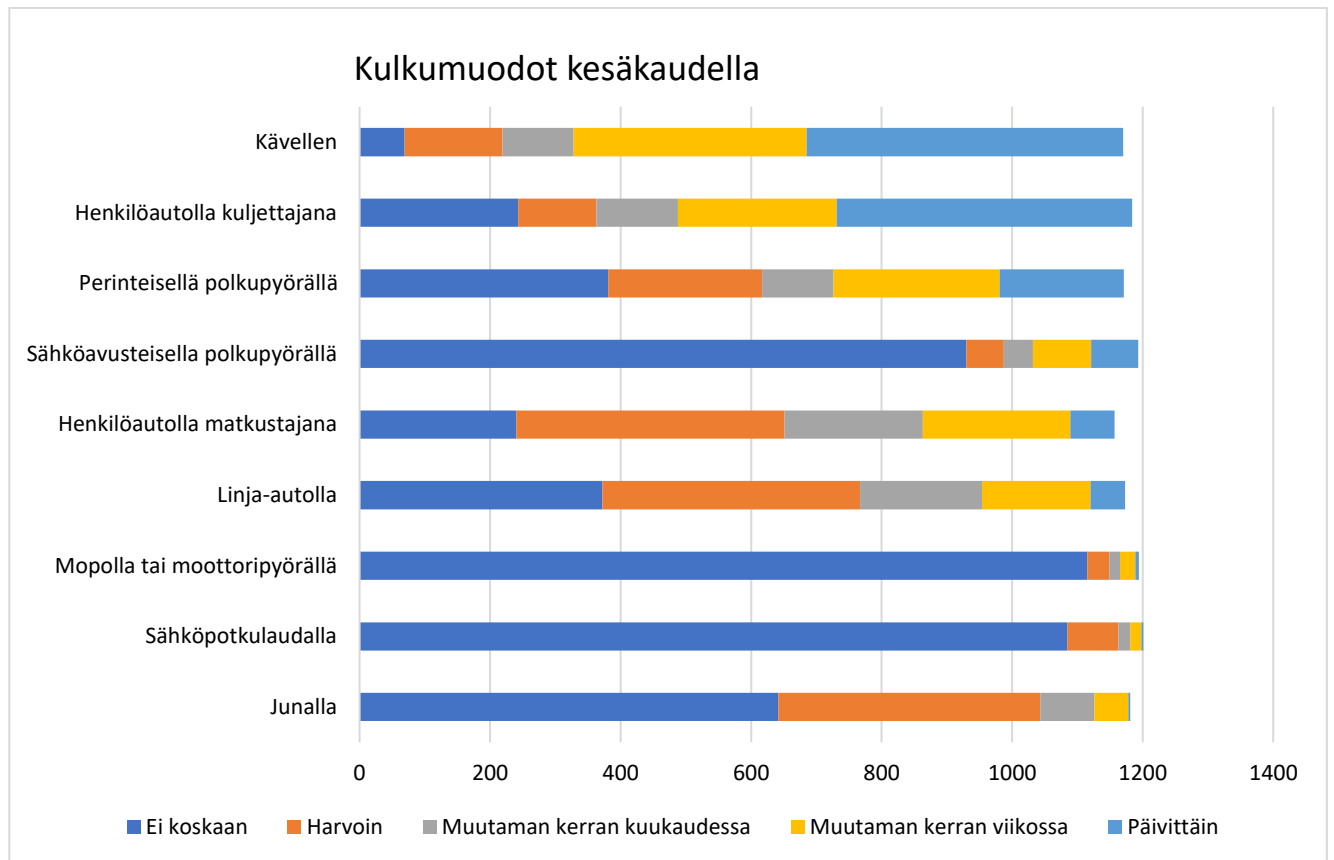
4. Kulutavat ja niihin vaikuttavat tekijät

Henkilöautoilu ja kävely olivat vastaajien keskuudessa selkeästi suosituimmat kulutavat sekä kesällä että talvella (kuvat 3 ja 4). Yli 80 % vastaajista kulki henkilöautolla (kuljettajana tai matkustajana) ja noin 70 % käveli vähintään viikoittain. Pyöräily on kesällä kolmanneksi suosituin kulkumuoto, mutta talvella linja-autoilu ajaa pyöräilyn ohi. Ei koskaan –vastauksia keräsivät erityisesti mopo/moottoripyörä sekä sähköavusteinen polkupyörä.

Turussa asuvat kulkevat henkilöautolla vähemmän ja pyöräilevät sekä kulkevat linja-autolla hieman enemmän kuin muut kyselyyn vastanneet, mutta sama trendi ei erotu seutukeskuksissa tai Turun ympäryskunnissa. On kuitenkin huomioitavaa, että yhdestäkään muusta kunnasta kuin Turusta ei ollut suurta joukkoa vastaajia. Liedosta oli vastaajia toiseksi eniten, 62 ja Kaarinasta kolmanneksi eniten, 61, kun Turusta vastaajia oli 425. Työelämässä olevista 62 % kulkee autolla kuljettajana vähintään muutaman kerran viikossa, opiskelijoista vastaavasti vain 36 % (kesäaikana).

Talviaikaisissa ja kesäaikaisissa liikkumismuodoissa ei ole suurta muutosta. Pyöräilyssä sään muutokset näkyvät selvimmin: kesällä päivittäin pyöräilijöitä, perinteisellä ja sähköpyörällä yhteensä on 22 %, kun talviaikana osuus laskee 9,2 prosenttiin. Muiden kulkumuotojen osalta muutokset ovat vain muutama prosenttiyksikköä. Koska samanlaista selkeää muutosta ei ole muissa kulkumuodoissa, voidaan olettaa, että pyöräilijät siirtyvät käyttämään melko tasaisesti muita kulkumuotoja.

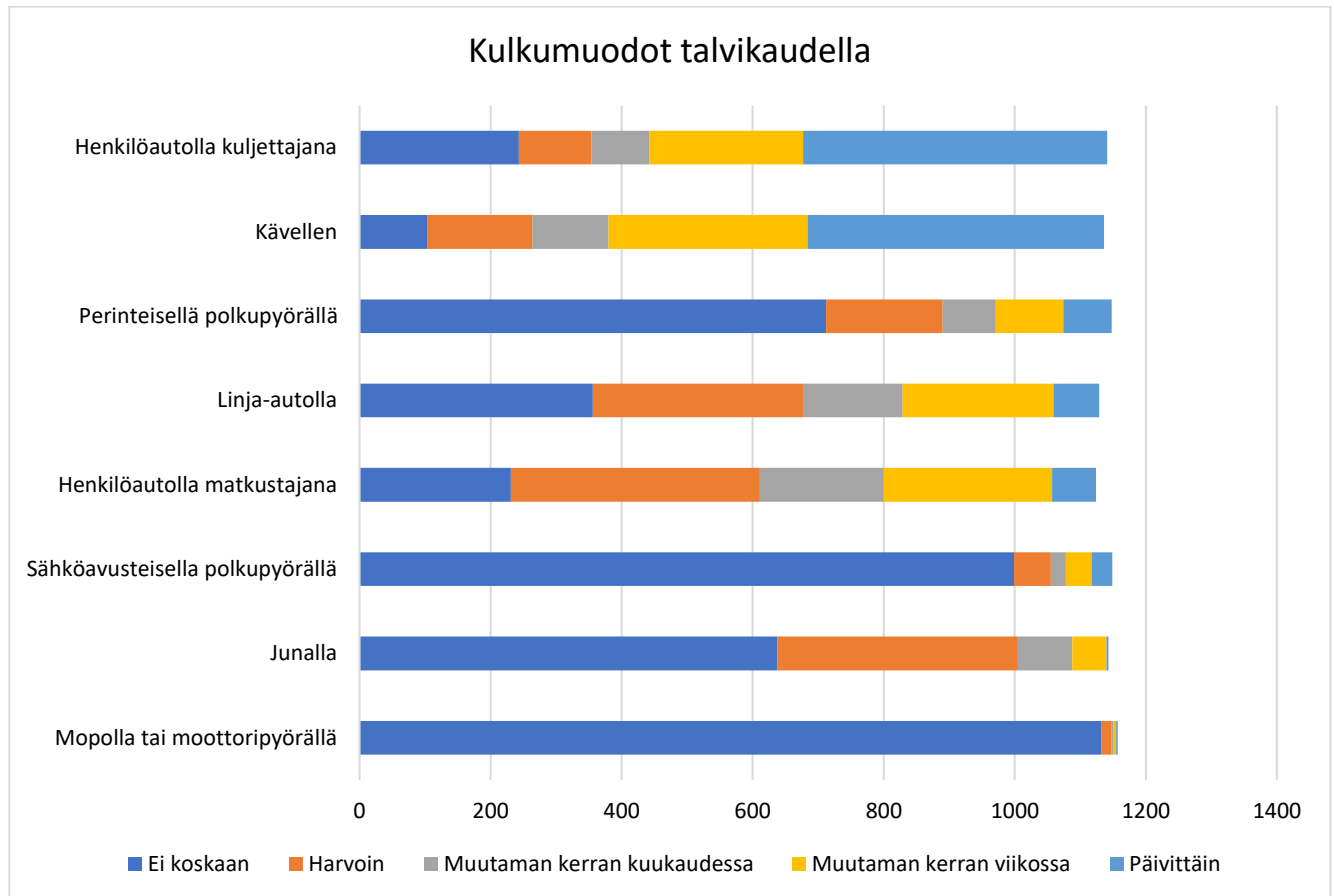




Kuva 1. Vastaajien kulkutavat kesäkaudella

Kesäaikana päivittäiseksi kulkumuodokseen vastaajista vain 3 valitsi sähköpotkulaudat. Satunnaisia käyttäjiä oli kuitenkin 9,4 % vastaajista. Talviajan liikkuemuodoista sähköpotkulaudat olivat jätetty pois sillä yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja ei ole käytettävissä talviakana.





Kuva 4. Vastaajien kulkutavat talvikaudella

Taulukoista puuttuu "Muu" vaihtoehto. Vastaajista kesäkaudella 58 ja talvikaudella 38 ilmoitti käyttävänsä myös joskus jotain muuta kulkuneuvoa, mutta kysely ei mahdollistanut valintaa, kuinka usein jotain muuta kulkuvälinettä käytti. Muu-vastauksissa esiin nousi erityisesti Kela-taksit, vesiliikenne, traktorit sekä muissa kaupungeissa käytetty paikallinen raideliikenne.

Kaksi tärkeintä kulkutapavalintaan vaikuttavaa tekijää olivat nopeus ja helppous, jotka noin puolet vastaajista valitsivat (kuva 5). Lisäksi tärkeitä tekijöitä olivat terveellisyys/liikuntatekijät, riippumattomuus/vapaus sekä edullisuus. Työnantajan tarjoamaa taloudellista tukea puolestaan ei pidetty juurikaan vaikuttavana tekijänä kulkumuodon valintaan.





Kuva 2. Kulutapavalintaan vaikuttavat tekijät

Avoimia muu-vastauksia kysymykseen kertyi 48 kappaletta, joista lähes kaikissa tuotiin esiin se, että ei ole muita vaihtoehtoja. Useimmiten tämä viittasi autoilun olevan ainut vaihtoehto, mutta esiin tuotiin myös terveyssyyt, jotka eivät mahdollista pyörällä tai autolla liikkumista.

Päivittäin tai muutaman kerran viikossa pyöräilevillä kulkumuodon valintaan tärkein vaikuttava tekijä oli terveellisyys / liikunta, samoin päivittäin tai muutaman kerran viikossa kävelevillä. Molemmilla ryhmillä nopeus ja helppous olivat heti seuraavaksi tärkeimpiä syitä kulkumuodon valintaan. Päivittäin tai muutaman kerran viikossa autoilevilla nopeus ja helppous olivat kaksi tärkeintä syytä ja kolmanneksi tärkeimmäksi nousi riippumattomuus / vapaus. Päivittäin tai muutaman kerran viikossa linja-autoa käyttävillä kolmen kärki poikkesi eniten keskiarvosta. Tärkein oli edullisuus, toisena helppous ja kolmantena hyvät kulkuyhteydet. Nopeus oli vasta kuudentena, ympäristöystävällisyyden ja terveellisyyden / liikunnan jälkeen.





5. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet ja toimenpiteet

Kyselyssä kysyttiin vastaajien mielipiteitä liikennejärjestelmäsuunnittelussa huomioitavista asioista (kuva 6). Vastaajat saivat valita kuusi tärkeimpänä pitämäänsä asiaa. Tärkeimmiksi huomioitaviksi asioita olivat arjen matkatarpeita palvelevat joukkoliikenneyhteydet (712 vastausta), kestävien kulkutapojen edistämistä (696 vastausta) sekä tieverkon hyvä kunto ja hoitotaso (682 vastausta). Seuraavat kolme suosittua huomionarvoista seikkaa liittyivät terveellisyys, turvallisuuteen ja viihtyisyyteen. Vähiten tärkeinä asioina pidettiin ympäristöystävällisiä tavaraliikenteen kuljetuksia sekä tavaraliikenteen pääreittien sujuvuuden parantamista.



Kuva 3. Vastaajien tärkeimmäksi kokemat liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioitavat asiat





Kuluttavan valinta (kuva 3 ja kuva 4) vaikuttaa hieman myös liikennejärjestelmäsunnittelun kannalta tärkeiksi pidettyihin asioihin vaikkakin priorisoinneissa olevat erot olivat melko pieniä. Kuntakohtaisessa tarkastelussa ei noussut esiin merkittäviä eroja. Päivittäin tai muutaman kerran viikossa autoilevien keskuudessa nousee tärkeimmäksi huomioitavaksi asiaksi tieverkon hyvä kunto ja hoitotaso, toiseksi arjen matkatarpeita palvelevat joukkoliikenneyhteydet ja kolmanneksi liikenneonnettomuuksien vähentäminen. Päivittäin tai muutaman kerran viikossa polkupyöräilevien keskuudessa kestävien kulkutapojen edistäminen, viihtyisä jalankulku- ja pyöräilyverkosto sekä arkiliikunnan lisääminen ja terveellinen liikkumisympäristö nousevat kolmen kärkeen. Päivittäin tai muutaman kerran viikossa kävelevät pitävät myös tärkeimpänä kestävien kulkutapojen edistämistä, mutta toiseksi tärkeimpänä pidetään, kuten autoilijoidenkin keskuudessa, arjen matkatarpeita palvelevia joukkoliikenneyhteyksiä ja kolmantena viihtyisää jalankulku- ja pyörätieverkostoa. Linja-autoa päivittäin tai muutaman kerran viikossa käyttävät pitävät tärkeinä arjen matkatarpeita palvelevia joukkoliikenneyhteyksiä, kestävien kulkutapojen edistämistä sekä viihtyisää jalankulku- ja pyörätieverkostoa.

Tarkasteltaessa tarkempia toimenpiteitä, on melko selkeästi nähtävissä, että esimerkiksi usein pyöräilevät, priorisoivat kävelyä ja pyöräliikenteen kehittämistä eniten ja paljon autoilevat puolestaan eivät miellä autoilun rajoittavuuteen liittyviä toimia lainkaan tärkeiksi.





5.1. Kävely- ja pyöräliikenne



Kuva 6. Vastaajien mielestä tärkeimmät pyöräilyä ja kävelyä koskevat toimenpiteet

Kävelyä ja pyöräilyä koskevista toimenpiteistä tärkeimmiksi koettiin turvallisuuden parantaminen, talvikunnossapidon tehostaminen sekä pyöräreittien jatkuvuuden parantaminen. Vähiten tärkeinä pidettiin järjestöjen ja asukkaiden kanssa yhteistyön lisäämistä jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi, tiedotuksen lisäämistä, sekä kampanjointia.

Päivittäin tai muutaman kerran viikossa pyöräilevien keskuudessa tärkeimmäksi toimenpiteeksi nousi pyöräreittien jatkuvuuden parantaminen. Usein pyörällä ajavien prioriteetit ovat osapuilleen samat, mutta muutamia selkeämpiä prosentuaalisia eroja on. Kävelyn ja pyöräilyn näkyvämpää roolia maankäytön suunnittelussa ja päätöksenteossa pitää tärkeänä kaikista vastaajista 40,6 % ja usein

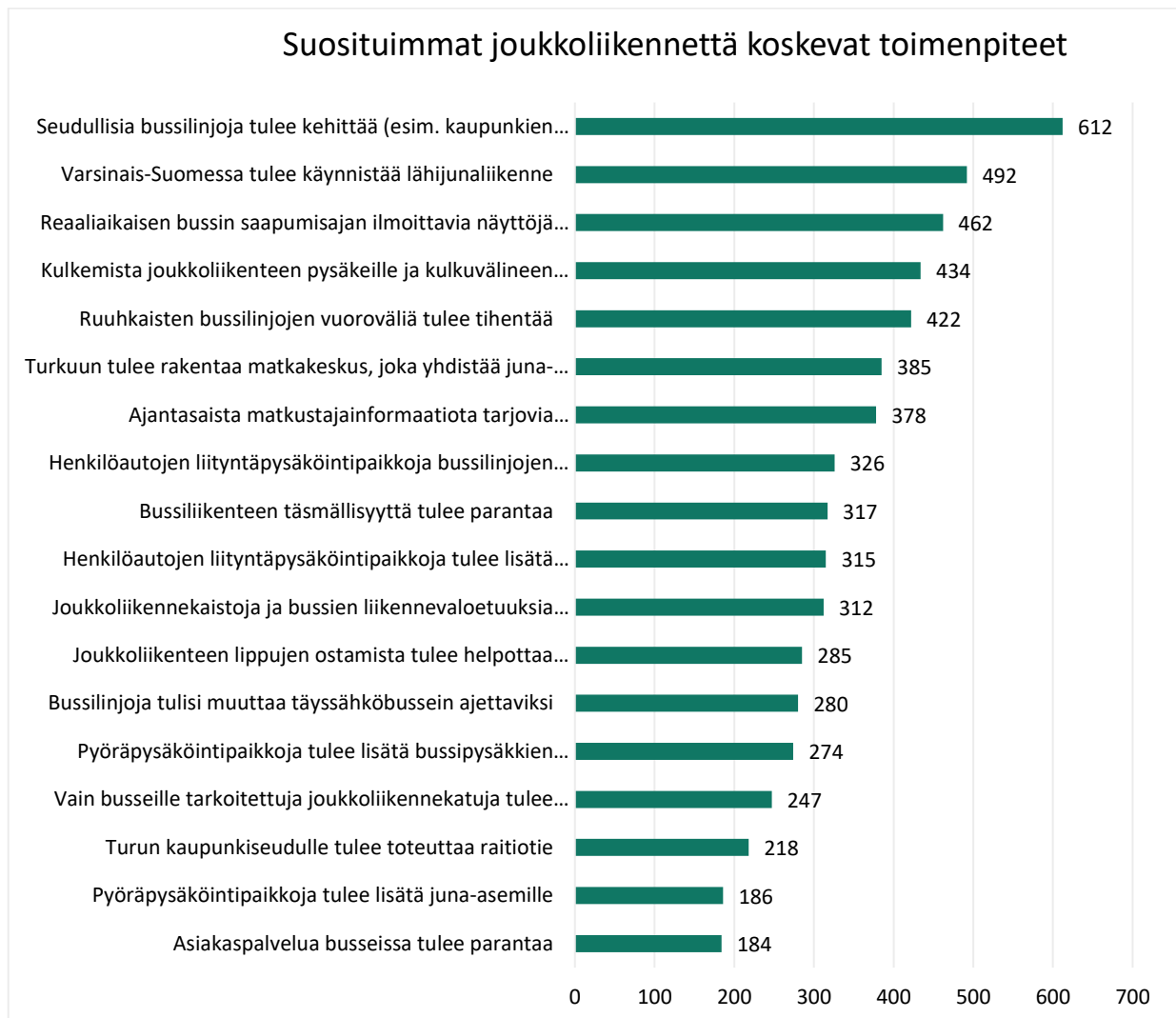




pyöräilevistä 55,3 %. "Kävely- ja pyöräilyolosuhteet tulee asettaa etusijalle keskusta-alueiden liikennneratkaisuja kehitettäessä" -vaihtoehdon valitsi tärkeimmäksi toimenpiteiksi kaikista vastaajista 32 % ja usein pyöräilevistä 47,4 %.

Turkulaisten tärkeimmiksi valitsevat pyöräilyyn ja kävelyyn liittyvät toimet mukailevat enemmän päivittäin tai muutaman kerran viikossa pyöräilevien valintoja, kuin kaikkien vastaajien keskiarvoa.

5.2. Joukkoliikenne



Kuva 4. Vastaajien mielestä tärkeimmät joukkoliikennettä koskevat toimenpiteet





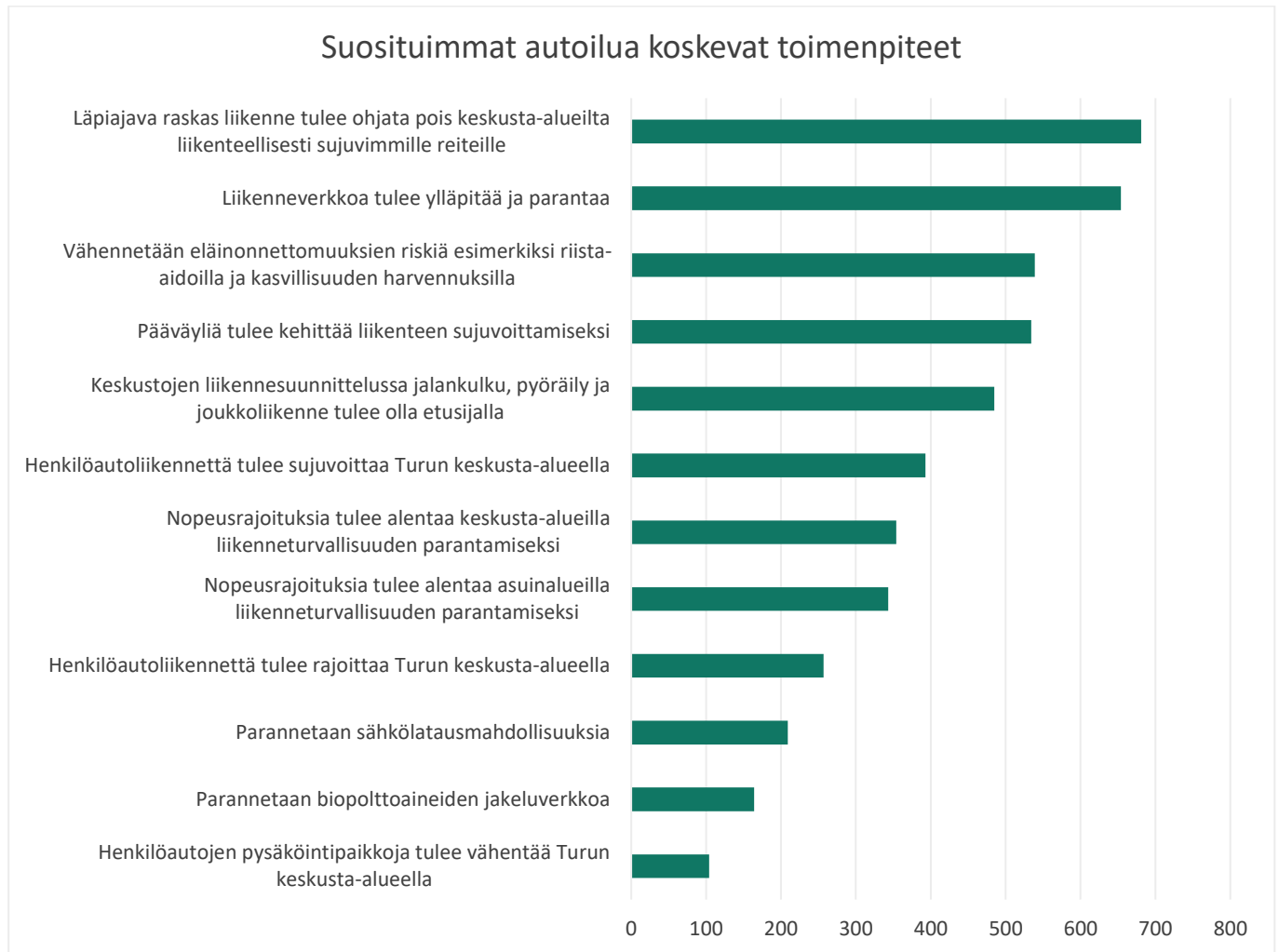
Joukkoliikennettä koskevista toimenpiteistä tärkeimmiksi koettiin seudullisten linjojen kehittäminen sekä maakunnallisen lähijunaliikenteen käynnistäminen (kuva 7). Lisäksi reaaliaikaisia bussipysäkkien aikataulunäyttöjä tulisi lisätä. Vähiten tärkeitä pidetyt toimenpiteet olivat bussien asiakaspalvelun parantaminen, pyöräpysäköinnin lisääminen bussiasemille sekä Turun raitiotie. Usein linja-autolla kulkevien vastaukset eivät merkittävästi poikenneet kaikkien vastaajien keskiarvosta.

Turkulaisten vastaajien keskuudessa Turun raitiotietä pidettiin tärkeämpänä kuin kaikkien vastaajien kesken, mutta turkulaisetkaan eivät valinneet raitiotietä kymmenen tärkeimmän toimenpiteen joukkoon. Sen sijaan turussakin vastaajat pitivät lähijunaliikenteen käynnistymistä neljänneksi tärkeimpänä joukkoliikennettä edistävänä toimena, reaaliaikaisten aikataulunäyttöjen lisäämisen, ruuhkaisten bussilinjojen vuorojen lisäämisen sekä seudullisten linjojen kehittämisen ohella.

5.3. Autoliikenne

Autoiluun kohdistuvista toimenpiteistä tärkeimpinä pidettiin läpiajavan raskaan liikenteen ohjausta keskusta-alueiden ulkopuolelle, liikenneverkon ylläpitämistä ja parantamista sekä eläinonnettomuusriskien vähentämistä (Kuva 8). Vähiten kannatusta sai Turun keskusta-alueiden parkkipaikkojen vähentäminen ja biopolttoainejakeluverkon sekä sähköjakeluverkon parantaminen.





Kuva 5. Vastaajien mielestä tärkeimmät autoilua koskevat toimenpiteet

Päivittäin tai muutaman kerran viikossa henkilöautolla ajavien prioriteetit ovat osapuilleen samat, mutta suhteellisia eroja on. Esimerkiksi nopeusrajoitusten alentamisen keskusta-alueilla valitsi tärkeimmiksi toimenpiteeksi 33 % kaikista vastaajista, kun päivittäin tai muutaman kerran viikossa autoilevista vain 19 %. Kaikista vastaajista keskustojen liikennesuunnittelussa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen etusijalle laittamista piti tärkeänä 46,1 % ja usein autoilevista vain 26,8 %.

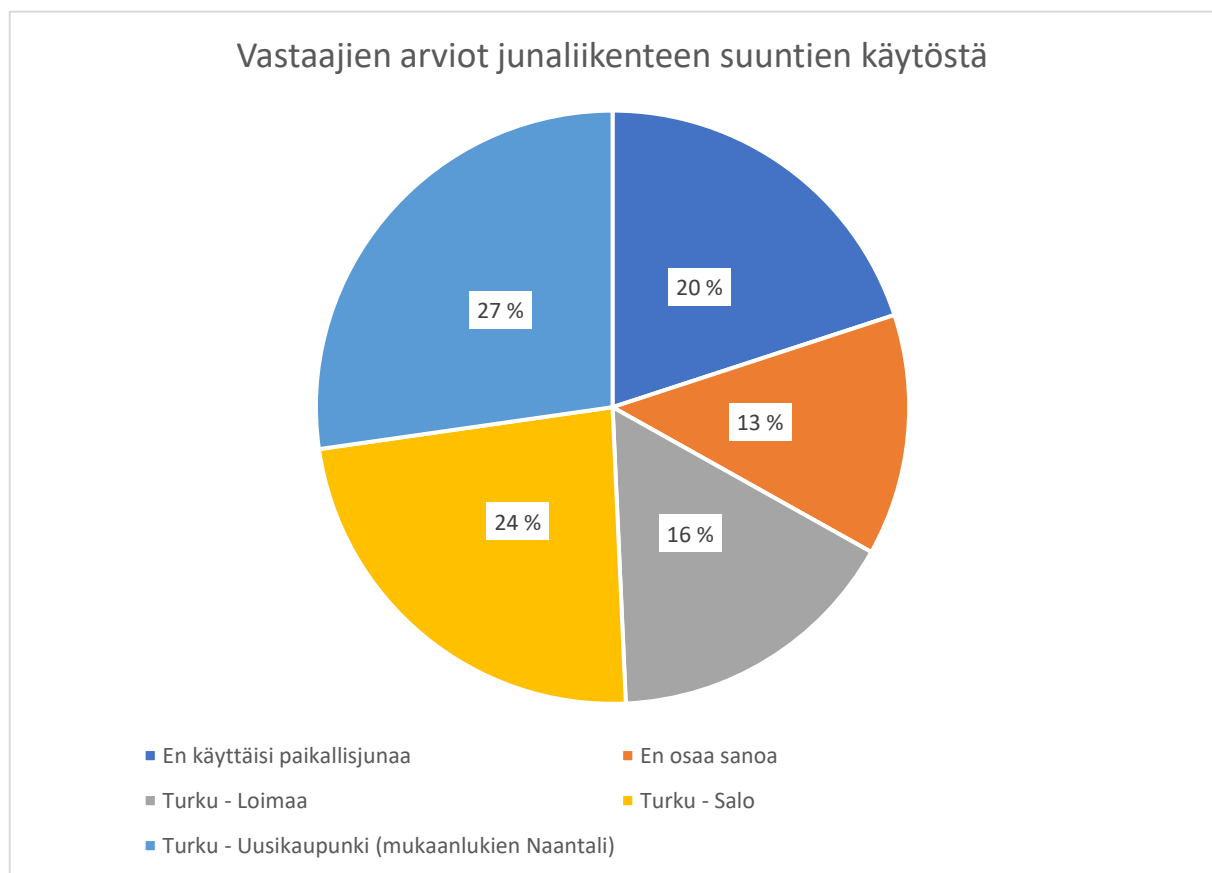
Turussa asuvat vastaajat kokevat tärkeimmäksi autoilua koskevaksi toimenpiteeksi keskustojen liikennesuunnittelussa jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen asettamista etusijalle. Eläinonnettomuuksien vähentämistä piti tärkeänä toimenpiteenä vain 35,2 %. Muutoin prioriteetit eivät merkittävästi eronneet maakunnan keskiarvosta.





6. Paikallisjunaliikenne

Kyselyssä selvitettiin myös Varsinais-Suomessa mahdollisesti käynnistettävän paikallisjunaliikenteen suosiota. Kun kysyttiin, mitä ratasuuntaa todennäköisesti käyttäisit eniten, 16,3 % vastaajista ei osannut sanoa ja 27 % ei käyttäisi paikallisjunaa ollenkaan (Kuva 9). Suosituin suunta oli Turku – Uusikaupunki/Naantali -suunta, jonka valitsi 33 % vastaajista. Turku – Salo suunnan valitsi 29,1 % vastaajista ja Turku – Loimaa yhteyden 20 % vastaajista.



Kuva 9. Vastaajien arvioima käyttö eri junayhteyksille

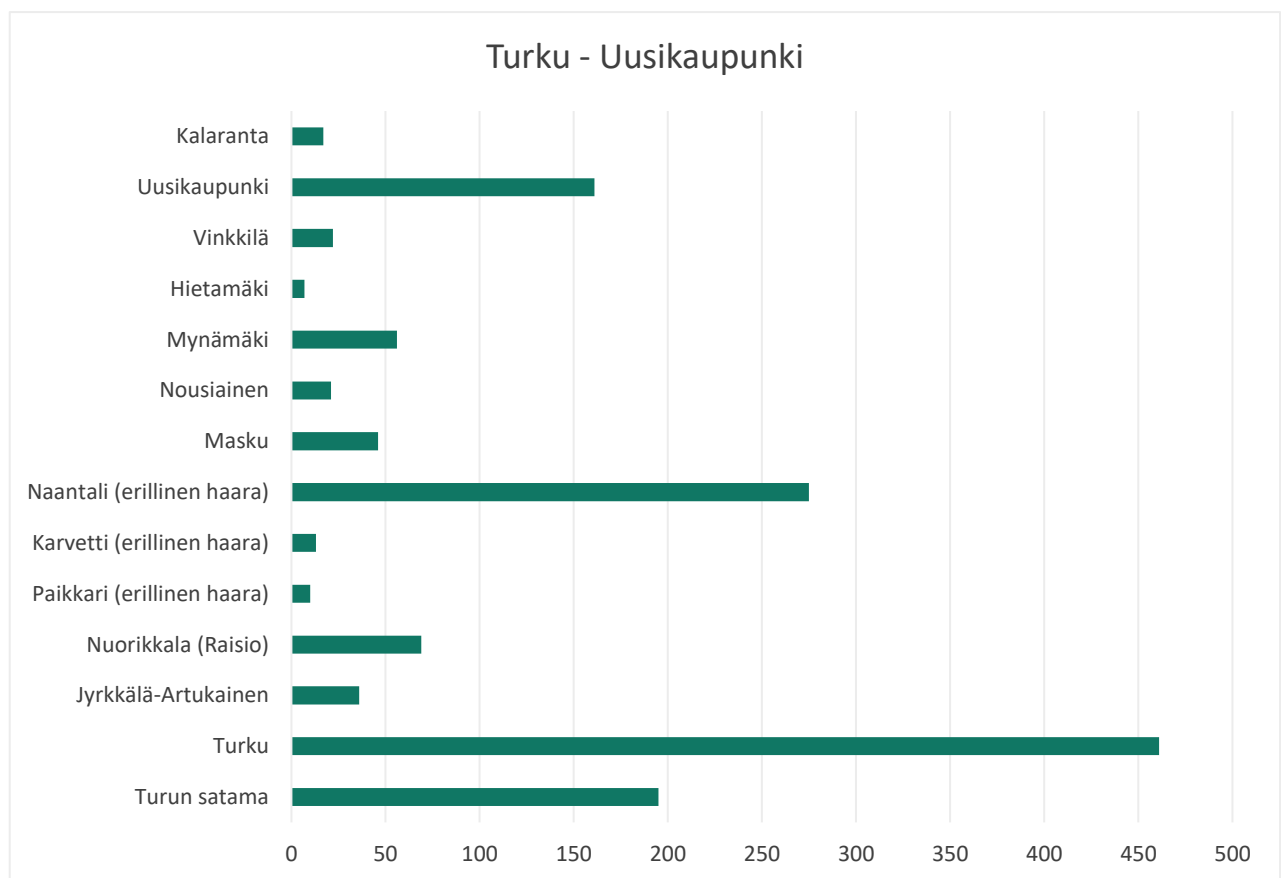
On vaikea arvioida, missä kunnissa olisi eniten käyttäjiä, vastaajamäärän pienen vuoksi. Suuntakohtaisesti tarkastelemalla ei kuntajakaumassakaan ilmene erikoisuuksia: esiin nousevat juuri ne kunnat, jotka kunkin reitin varrella ovat. Vastaavasti tietyn ratasuunnan varrella sijaitsevien kuntien asukkaat käyttäisivät muita, kaukaisempia ratasuuntia vähäisästi.





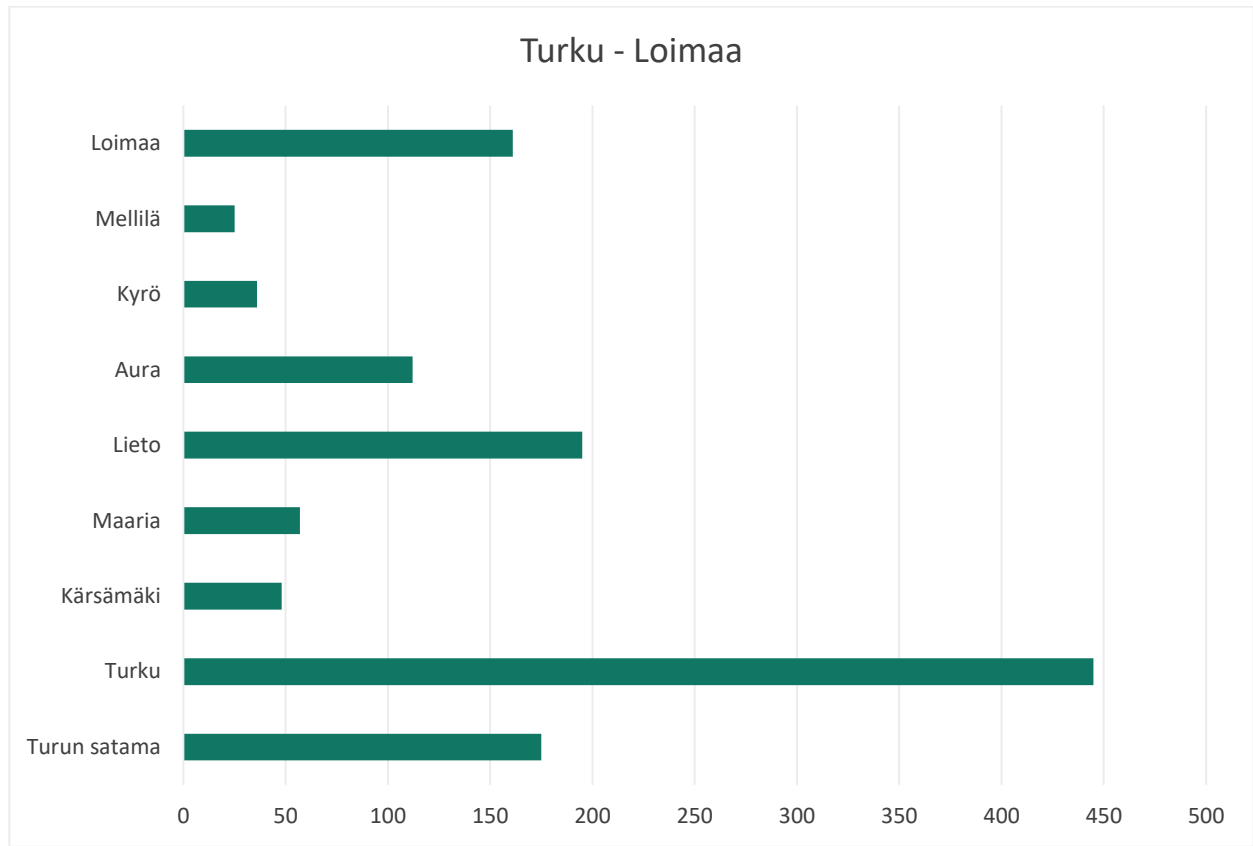
Kulkutavalla vaikuttaisi olevan merkitystä paikallisjunan käyttöhalukkuuteen. Henkilöautolla muutaman kerran viikossa tai päivittäin kulkevista 28,6 % ei käyttäisi paikallisjunaa lainkaan, päivittäin tai muutaman kerran viikossa pyörällä kulkevista 21,8 % ei käyttäisi paikallisjunaa lainkaan ja linja-autolla päivittäin tai muutaman kerran viikossa kulkevista 17,7 % ei käyttäisi paikallisjunaa lainkaan. Opiskelijat käyttäisivät paikallisjunia suhteessa eniten. Vain 15 % opiskelijoista ilmoitti, ettei käyttäisi paikallisjunaa.

Uusikaupunki–Turku-junareitin asemista suosituimmat asemat olisivat Turun, Uudenkaupungin, Turun sataman, Naantalin ja Raision asemat (kuva 10).



Kuva 10. Uusikaupunki-Turku-junareitin eri asemien käyttö



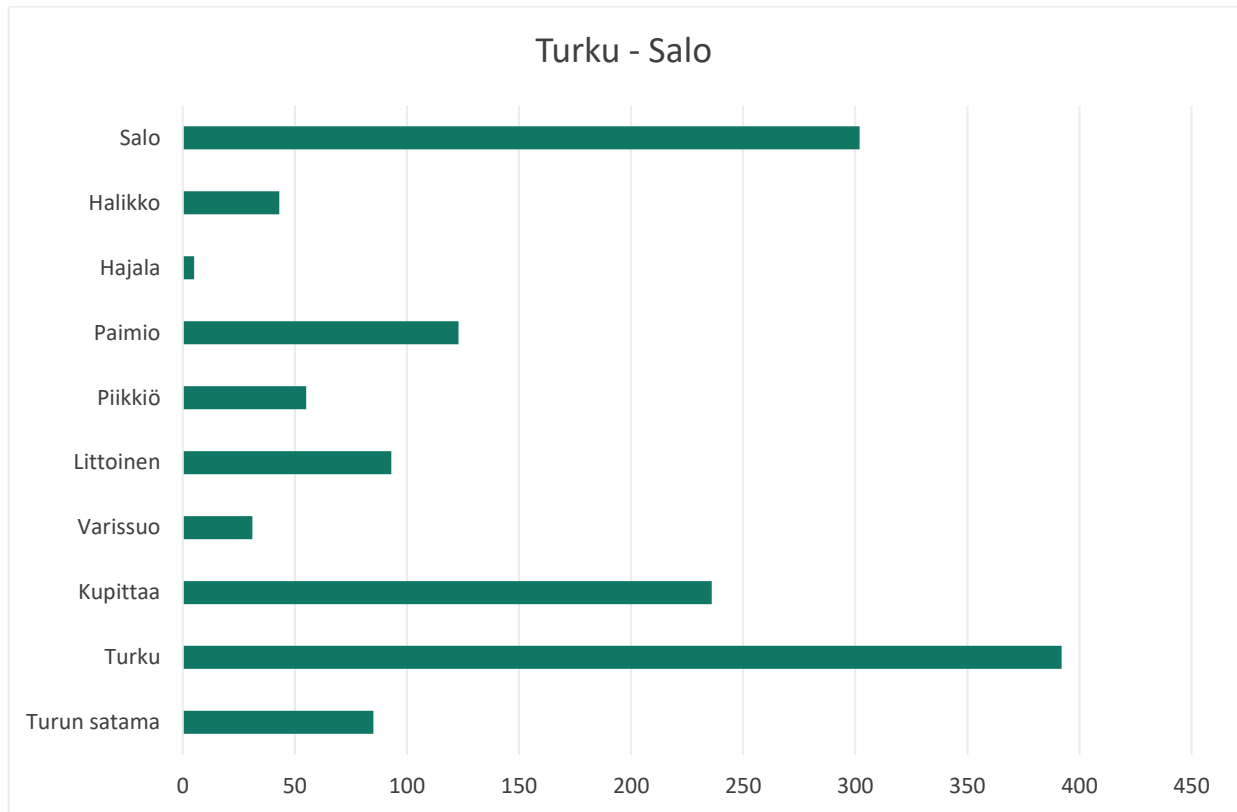


Kuva 11. Loimaa-Turku-junareitin eri asemien käyttö

Loimaa–Turku junareitin asemista suosituimmat asemat vastaajien mukaan olisivat olisi Turun, Liedon, Turun sataman, Loimaan ja Auran asemat (Kuva 11).

Salo–Turku-junareitin asemista suosituimmat asemat olisivat Turun, Salon, Kupittaaan, Paimion ja Littoisten asemat (Kuva 12).





Kuva 6. Salo-Turku-junareitin eri asemien käyttö

7. Asukkaiden vaikutusmahdollisuudet

Kyselyssä selvitettiin myös asukkaiden näkemyksiä omiin vaikutusmahdollisuuksiinsa kävely-, pyöräily ja joukkoliikenneolosuhteisiin. Asiaa kysyttiin janalla Ei lainkaan tyytyväinen-Erittäin tyytyväinen. Kysymykseen vastasi 968 ihmistä, joista 28,3 % ei ole lainkaan tyytyväisiä vaikutusmahdollisuuksiinsa, 37,5 % vastaajista valitsi seuraavaksi vasemmalla olevan pykälän ja vain 4,7 % oli erittäin tyytyväisiä mahdollisuuksiinsa vaikuttaa arkeensa koskeviin kävely- pyöräily ja joukkoliikenneolosuhteisiin. Jakaumassa ei ilmene merkittäviä eroja esimerkiksi asuinkunnan, kulkutapojen tai ikäjakauman perusteella.

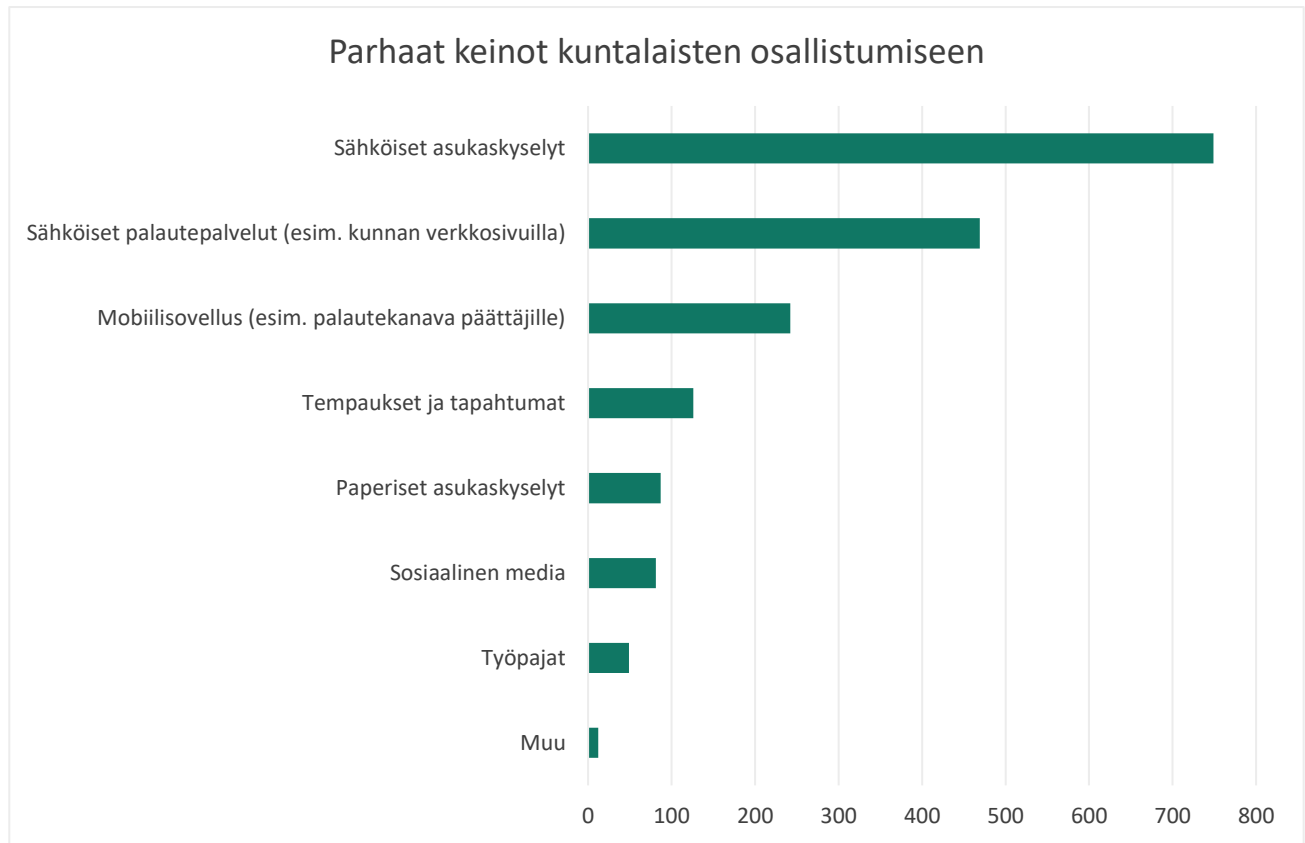
Parhaiksi keinoiksi kuntalaisten osallistumiseen arvioitiin sähköiset asukaskyselyt, sähköiset palautepalvelut sekä asukas- ja yleisötilaisuudet (Kuva 13). Vähiten tärkeiksi arvioitiin työpajat sekä yllättävästi sosiaalinen media.

Vastauksissa näkyi, että modernit osallistamiskeinot (sähköiset kyselyt, some, mobiilisovellukset jne.) olivat nuorempien vastaajien suosimia, kun taas





perinteisemmät (asukas- ja yleisötilaisuudet, paperikyselyt jne.) olivat vanhempien vastaajien suosiossa. Kuitenkin sähköiset asukaskyselyt ja sähköinen palautepalvelu koettiin parhaaksi vaikuttamiskeinoksi myös yli 65-vuotiaiden keskuudessa.



Kuva 13. Vastaajien näkemykset parhaista keinoista lisätä kuntalaisten osallistumista liikenneolosuhteiden kehittämiseen

Kyselyn viimeisessä osiossa vastaajille annettiin vapaa sana avoimen tekstikentän muodossa. Avoimia, teemaltaan vaihtelevia vastauksia kertyi 311 kappaletta. Vastauksissa käsiteltiin monipuolisesti kyselyn eri osa-alueita, sen ulkopuolelle jääneitä liikenneteemoja, omakohtaisia kokemuksia Varsinais-Suomen liikennejärjestelmästä, vertailua muihin kaupunkeihin ja annettiin myös konkreettista palautetta itse kyselystä. Eryyisen paljon toistuneita teemoja olivat esimerkiksi muistutus autoilun välttämättömyydestä haja-asutusalueilla, erilaiset joukkoliikenteen puutteet, paikallisjunaliikenteen kannatus sekä raitiotiehankkeen vastustus. Lisäksi esiin tuotiin hyvinkin spesifejä kunta- ja taajamakohtaisia kehityskohteita. Vastausten moninaisuuden vuoksi niitä ei tässä raportissa käsitellä yksityiskohtaisemmin, mutta vastaukset on luokiteltu ja ne välitetään eteenpäin tahoille, joiden toimintaan ne liittyvät.





8. Vertailua, pohdintaa ja johtopäätöksiä

Varsinais-Suomen liikenneympäristökyselyn tarkoituksena oli selvittää asukkaiden asenteita ja näkemyksiä liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteista ja toimenpiteistä. Se on osa vuorovaikutteista liikennejärjestelmäsuunnittelua, jossa yhtäältä kuullaan asukkaita ja toisaalta viestitään suunnittelun nykytilanteesta ja tulevista mahdollisista toimenpiteistä. Vuonna 2021 liikenneympäristökysely toteutettiin ensimmäisen kerran koko maakunnan laajuisena. Nyt toteutettua kyselyä on supistettu ja poistettu esimerkiksi korona-aikaan liittyvät kysymykset.

Varsinais-Suomi on hyvin autovaltainen alue, sillä kesäaikanakin 44,2 % vastaajista kulkee autolla päivittäin ja ainakin muutaman kerran viikossa 40 %. Kulkumuotoon vaikuttavista tekijöistä nopeus ja helppous, joita pidettiin tärkeimpinä vaikuttavina tekijöinä, voidaankin usein rinnastaa autoiluun. Kolmanneksi tärkein tekijä oli kuitenkin terveellisyys/ liikunta. Kyselyyn vastanneista 41,5 % käveleekin päivittäin ja 67,5 % pyöräilee ainakin joskus, mikä korostaa myös kävelyä ja pyöräilyä tukevan yhdyskuntarakenteen tärkeyttä koko maakunnassa. Kesäaikana päivittäiseksi kulkumuodokseen vastaajista vain 3 valitsi sähköpotkulaudat. Satunnaisia käyttäjiä oli kuitenkin 9,4 % vastaajista, joten sähköpotkulaudoilla voi olla paikkansa ns. viimeisen kilometrin ja mikroluokituksen ratkaisuna.

Vuonna 2024 kysely toteutettiin eri kyselyohjelmalla kuin 2021 kysely. Tämä aiheutti sen, että kysymyksiä jouduttiin muotoilemaan hieman eri tavalla. Esimerkiksi kulkutapa kysyttiin nyt janakysymyksenä, jossa vastaaja sai valita janalta, kuinka usein tietyllä kulkumuodolla päivittäin kulkee. Puolestaan kysyttäessä tärkeimpiä liikennejärjestelmässä huomioitavia asioita tai eri kulkumuotoja koskevia toimenpiteitä priorisoitaessa, vastaaja sai valita tärkeimmät. Minkään toimenpiteen kohdalle ei voinut valita vaihtoehtoa "ei lainkaan tärkeä", kuten viime kyselyssä.

Vaikka kyselyohjelma on muuttunut ja suora vertailua ei voida tehdä, voidaan nostaa esiin muutamia huomioita, joita ei pelkästään voida selittää kyselyohjelman muutoksella. Joukkoliikennemyönteisyys vaikuttaisi kasvaneen. Tärkeimmäksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioitavaksi asiaksi suurin osa vastaajista valitsi arjen matkatarpeita palvelevat joukkoliikenneyhteydet, kun se edellisessä kyselyssä valittiin kolmanneksi tärkeimmäksi. Samoin joukkoliikennetoimenpiteissä lähijunaliikenteen käynnistämisen valitsi tärkeimpien toimienpiteiden joukkoon lähes puolet vastaajista. Se olikin toiseksi suosituin joukkoliikennettä koskeva toimenpide, kun vielä vuoden 2021 kyselyssä se oli viidenneksi suosituin toimenpide. Kulkumuotojen käyttö ei kuitenkaan ole muuttunut, edelleen Varsinais-Suomi on erittäin autovaltainen alue, johtuen pitkälti vaihtoehtojen puutteesta.





Vuoden 2021 kyselyssä suosituin liikennejärjestelmän tavoite oli liikenneonnettomuuksien vähentäminen ja vuonna 2024 se oli jäänyt vasta kuudenneksi tärkeimmäksi. Toisin sanoen 54,7 % vastaajista ei ole valinnut toimenpidettä kuuden tärkeimmän huomioon otettavan asian joukkoon, kun puolestaan vuonna 2021 72 % vastaajista piti tätä toimenpidettä erittäin tärkeänä. Eroa voi osaltaan selittää kysymyksen tekninen muutos eli toimenpiteistä piti valita vain kuusi tärkeintä, kun edellisellä kerralla kaikkien toimenpiteiden tärkeyttä arvioitiin. Nyt käytetyssä kysymyksenasettelussa saatiin paremmin esiin, mitä toimenpiteitä todellisuudessa halutaan priorisoida. Muutoin viiden tärkeimmän toimenpiteen kärki on pysynyt samana edelliseen kyselyyn verrattuna. Samoin kävelyn ja pyöräilyn vaikuttavista toimista vuonna 2021 peruskouluissa tarjottava säännöllinen liikennekasvatus oli koettu viime kyselyssä tärkeimmäksi, mutta nyt se oli vasta viidenneksi tärkein, kun muutoin viiden kärki oli pysynyt samankaltaisena.

Liikennejärjestäsuunnittelussa huomioitavista asioista vähiten ääniä sai ympäristöystävälliset tavaraliikenteen kuljetukset sekä tavaraliikenteen pääreittien sujuvuuden ja kapasiteetin turvaaminen. Logistiikka on kaikkialla ja ylläpitää arkeamme. Se saattaa kuitenkin jäädä useimmille henkilöliikennettä etäisemmäksi, eikä logistiikan ratkaisujen merkitystä välttämättä tunneta tai tiedosteta. Siksi on ymmärrettävää, etteivät nämä ole saaneet vastauksissa kovin suurta painoarvoa.

Useimmin käytetty kulkutapa vaikuttaa hieman liikennejärjestelmäsuunnittelussa tärkeiksi pidettyihin asioihin, vaikkakin erot olivat melko pieniä. Kun tarkasteltiin tarkempia toimenpiteitä, oli kuitenkin nähtävissä, että esimerkiksi usein pyöräilevät, priorisoisivat kävelyä ja pyöräliikenteen kehittämistä eniten ja usein autoilevat puolestaan eivät miellä autoilun rajoittavuuteen liittyviä toimia tärkeiksi.

Omaan arkeen vaikuttaviin kävely-, pyöräily tai joukkoliikenneolosuhteiden vaikutusmahdollisuuksiin ei oltu edelleenkään tyytyväisiä. Parhaiksi koetut osallistumiskeinot olivat kuitenkin muuttuneet ja myös vanhemmat vastaajat pitivät nyt sähköisiä kyselyitä ja palautekanavia selvästi parhaina keinoina vaikuttaa. Vuoden 2021 kyselyssä vanhempien keskuudessa erottui yleisötilaisuuksien ja paperisten kyselyiden suosio. Nyt paperiset asukaskyselyt koettiin yli 65-vuotiaiden keskuudessa yhtä hyväksi keinoksi vaikuttaa kuin mobiilisovellukset. Edelleen yleisötilaisuudet olivat yli 65 – vuotiaiden keskuudessa keskimääräistä suositumpi vuorovaikutustapa, vaikka suosittuus onkin laskenut viimekertaisesta. Sosiaalinen media arvioitiin aikaisemmissa kyselyissä hyväksi vaikutuskanavaksi, kun se nyt oli pudonnut toiseksi huonoimmaksi. Tähän voi vaikuttaa vastaajien ikäjakauma, mutta myös vuosien aikana tapahtunut sosiaalisen median muutos.

Suurin muutos aiempaan on vastaajamäärä. Vuoden 2021 kyselyn vastaajia oli 3197 kun heitä nyt oli lähes kolmannes vähemmän eli vain 1226. Muilta paikkakunnilta kuin Turusta vastaajamäärät jäivät hyvin vähäisiksi, vaikkakin jokaisesta kunnasta





saatiin vastauksia. Markkinointikeinot olivat samat kuin edellisellä kerralla. Jatkossa tulisi pohtia tarkoituksenmukaisia resursseja markkinoitiin ja kehittää myös uusia keinoja kyselyn levittämiseen.

9. Lähteet

Vehviläinen, Haapanen, Murmann. 2022. Varsinais-Suomen liikenneympäristökysely 2021 - Raportti tuloksista. Varsinais-Suomen liitto.

Legal Disclaimer

This project is co-funded under the European Framework Programme for Research and Innovation Horizon 2020 as part of the Societal Challenges call 2018 "Smart, Green and Integrated Transport".

The content of this document reflects solely the views of its authors. The European Commission is not liable for any use that may be made of the information contained in this document.

The SCALE-UP consortium members shall have no liability for damages of any kind including, without limitation, direct, special, indirect, or consequential damages that may occur as a result of the use of this material.

This deliverable is a draft document subject to revision until formal approval by the European Commission.

© 2021 by SCALE-UP Consortium

