

Joukkoliikennebarometri 2010:

Suomalaisten suhtautuminen joukkoliikenteeseen





SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	sivu 3
TIIVISTELMÄ	sivu 4
KUULUUKO JULKINEN LIIKENNE PERUSPALVELUIDEN JOUKKOON?	sivu 7
ARVOSANAT JULKISEN LIIKENTEEN PALVELUILLE?	sivu 8
MITEN JULKISEN LIIKENTEEN PALVELUT OVAT MUUTTUNEET VIIMEKSI KULUNEEN PARIN VUODEN AIKANA?	sivu 9
ARVOSANAT LIIKENTEEN INFRASTRUKTUURIN JA JULKISTEN KULKUVÄLINEIDEN KUNNOLLE?	sivu 12
ARVIOT ERI LIIKENNEMUOTOJEN YMPÄRISTÖVAIKUTUKSISTA	sivu 13
SUHTAUTUMINEN ERI MATKUSTUSTAPOIHIN	sivu 14
RAIDE-, BUSSI- JA LENTOLIIKENTEEN PROFIILI	sivu 15
MITEN JOUKKOLIIKENNE SAADAAN HUOKUTTELEVAMMAKSI VAIHTOEHDOKSI?	sivu 19
MIHIN PANOSTETTAISIIN LIIKENNELOSUHTEIDEN PARANTAMISEKSI?	sivu 21
SUHTAUTUMINEN JOUKKOLIIKENNETTÄ KOSKEVIIN EHDOTUKSIIN	sivu 22
KENELLÄ ON VASTUU RAIDELIIKENTEEN KEHITTÄMISESTÄ MAASSAMME?	sivu 26
MIELIPITEET JULKISTEN PALVELUIDEN ULKOISTAMISESTA	sivu 27
MINKÄLAISIA VAIKUTUKSIA OLISI SILLÄ, ETTÄ RAUTATEIDEN HENKILÖLIIKENNE AVATAISIIN SUOMESSA KILPAILULLE?	sivu 28
MITÄ KAIKKIA LIIKKUMISTAPOJA KANSALAISET AIKOVAT KÄYTTÄÄ SEURAAVAN 12 KUUKAUDEN AIKANA?	sivu 30

JOHDANTO

Raideammattilaisten yhteisjärjestö JHL ry on teettänyt tämän tutkimuksen kansalaisten suhtautumisesta joukkoliikenteeseen. Kysymyksenasettelu on verrattain laaja ja kattaa useita aihekokonaisuuksia. Suhtautumista joukkoliikenteeseen selvitetään muun muassa palveluiden laadun, ympäristövaikutusten sekä joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta. Tutkimuksen toteutti TNS Gallup Oy.

Tutkimusaineisto on koottu Gallup Kanavalla 20.–27.8.2010. Haastatteluja tehtiin yhteensä 1105. Vastaajat edustavat maamme 15–74 vuotta täyttäneitä väestöä Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Tulosten luottamusväli on keskimäärin vajaat ± 3 prosenttiyksikköä suuntaansa.

Barometri on osa Raideammattilaisten yhteisjärjestön yhteiskuntavaikuttamista. Barometrejä on tarkoitus julkaista jatkossa 1–2 vuoden välein.

RAIDEAMMATTILAISTEN YHTEISJÄRJESTÖ JHL RY

Raideammattilaisten yhteisjärjestö JHL ry (Raideammattilaiset) on uusi ammattijärjestökokonaisuus, jonka jäsenet työskentelevät lähes kaikissa raideliikenteen ammateissa.

Yhteisjärjestön tehtävänä on raideliikenteen työntekijöiden ja jäsenten tehokas ja laaja-alainen edunvalvonta osana Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry:tä. Tavoitteena on vastata toimintaympäristön muutokseen, vahvistaa raideliikenteen asemaa, parantaa raideammattilaisten työsuhteen ehtoja, työtä, työympäristöä ja heidän yhteiskunnallisia vaikutusmahdollisuuksiaan.



TIIVISTELMÄ

Enemmän kuin kolme neljästä pitää julkista liikennettä peruspalveluna

Tutkimuksen taustoittamiseksi vastaajilta tiedusteltiin, kuuluuko julkinen liikenne peruspalveluiden joukkoon. Enemmän kuin kolme neljästä (79 %) suomalaisesta on sitä mieltä, että julkinen liikenne kuuluu peruspalveluiden joukkoon. Vain kuudesosa ei pidä julkista liikennettä peruspalveluihin kuuluvana asiana.

Edes puoluekanta ei aiheuta suurta mielipidehajontaa. Valtaosa kaikkien puolueiden kannattajista on vakuuttunut siitä, että julkinen liikenne on osa peruspalveluita.

Enemmistö kansasta antaa hyvän arvosanan julkisen liikenteen palveluille

Enemmistö (55 %) suomalaisista antaa arvosanan hyvä julkiselle liikenteelle yleensä. Huonoja arvosanoja löytyy vain kuudenneksen (17 %) verran. Neutraalisti suhtautuvia (ei hyvä eikä huono) on noin neljännes (23 %).

Parhaiten eri liikennemuodoista koko väestön keskuudessa pärjää lentoliikenne (52 % arvioi palvelut erittäin tai melko hyväksi). Lentoliikenteen jälkeen tulevat linja-autoliikenne kaukoliikenteessä (46 %), linja-autoliikenne kaupunkiseuduilla (44 %) sekä kaukojunaliikenne (43 %). Vähiten hyviä arvosanoja palveluille kohdentuu paikallisjunaliikenteeseen (34 %) ja metro-/raitiovaunuliikenteeseen (41 %). Viimemainittujen osalta vertailua haittaa se, että huomattava osa kansasta ei osaa arvioida niitä.

Metron ja raitiovaunujen käyttäjät ovat tyytyväisimpiä palveluun

Käsitykset julkisen liikenteen palveluista muuttuvat, kun suhtautumista tarkastellaan vain niiden keskuudessa, jotka ovat käyttäneet ao. liikennemuotoja. Metroa tai raitiovaunua viimeisen vuoden aikana käyttäneet ovat valtaosin tyytyväisiä palvelutasoon (76 %). Myös lentokonetta käyttäneistä kolme neljästä (75 %) antaa hyvän arvosanan lentoliikenteen palveluille. Täysin tyytyväisiä on kuitenkin selvästi vähemmän kuin metro-/raitiovaunuliikenteen käyttäjissä.

Kaikkien julkisen liikenteen muotojen kohdalla hyvien arvosanojen osuus ylittää selvästi huonojen arvosanojen määrän. Kaukojunien ja kaupunkiseutujen linja-autojen käyttäjät ovat vähiten tyytyväisiä ao. palveluihin.

Tärkein kehityskohde on rautateiden kunnon parantaminen

Enemmistö (54 %) kansalaisista pitää linja-autojen kuntoa ja ajantasaisuutta kaukoliikenteessä erittäin tai melko hyvänä. Käsityksiä, joiden mukaan kaukoliikenteen linja-autojen kunto olisi heikko, ei juuri esiinny. Samaa mieltä ovat myös ne, jotka ovat käyttäneet linja-autoa matkustamiseen viimeksi kuluneen vuoden aikana (60 % arvioi kunnon ja ajantasaisuuden hyväksi).

Selvästi vähemmän tyytyväisiä suomalaiset ovat maanteiden ja rautateiden kuntoon sekä junien kuntoon ja ajantasaisuuteen paikallisliikenteessä. Suomalaisista kaksi viidestä (42 %) arvioi maanteiden kunnon hyväksi ja kolmannes (32 %) huonoksi. Rautateiden kuntoa kiittelee reilu neljännes (28 %) ja lähes yhtä suuri osa kansalaisista arvioi rautateiden kunnon huonoksi (26 %).

Lähes kaikki arvioivat raideliikenteen ympäristöystävälliseksi liikennemuodoksi

Enemmistö kansasta pitää neljästä liikennemuodosta vain raideliikennettä selkeästi ympäristöystävällisenä. Väestöstä 86 prosenttia sanoo, että raideliikenne on erittäin tai melko ympäristöystävällinen liikennemuoto. Noin puolet (49 %) väestöstä arvioi myös vesiliikenteen ympäristöystävälliseksi.

Maantie- ja lentoliikenteestä suomalaiset ovat varsin yksimielisiä. Valtaosa ei pidä niitä juurikaan ympäristöystävällisinä. Kansalaisista joka toinen (49 %) sanoo, että lentoliikenne ei ole millään muotoa ympäristöystävällinen.

Suomalaiset haluaisivat ensisijaisesti satsata maanteiden ja ratojen perusparannukseen

Suomalaisilta ei saada yksiselitteistä vastausta siihen, mihin tulisi ensisijaisesti panostaa liikenneolosuhteiden parantamiseksi. Yli neljännes perusparantaisi ensisijaisesti maanteitä ja noin neljännes ratoja.

Vähiten kannatusta saavat uudet lentokenttähankkeet ja kaupunkien katujen ja teiden kunnostaminen. Tämä ei tietystikään tarkoita, ettei katuja pitäisi kunnostaa, mutta ne eivät ole ensisijainen parannuskohde.

Enemmistö kansalaisista rakentaisi uusia ratayhteyksiä

Kolme neljästä (76 %) sanoo, että toimiva rataverkko parantaa yritysten toimintaedellytyksiä ja työllistämismahdollisuuksia maassamme. Tämän takia ei ole yllättävää se, että lähes kolme neljästä (72 %) kannattaa raideliikenteen väylien ylläpitoon käytettävien määrärahojen korottamista. Tästä asiasta vallitsee kansalaisien keskuudessa poliittinen yksimielisyys.

Enemmistö (63 %) kansalaisista rakentaisi myös uusia ratayhteyksiä, jotta liikennettä saadaan siirrettyä maanteiltä raiteille. Enemmistö kaikkien puolueiden kannattajista suhtautuu myönteisesti ja etenkin vihreiden tukijat.

Ehdotus paikallisliikenteen määrätietoista ohjaamisesta ja siirtämisestä raideliikenteeseen aiheuttaa hämmennystä. Kaksi viidestä on puolesta (43 %), kolmannes ei osaa sanoa ja neljännes asettuu vastaan.



Pääkaupunkiseudulla ja Uudellamaalla asuvat haluaisivat siirtää työmatkaliikennettä enemmän raiteille

Joka toinen (48 %) kannattaa sitä, että asutuskeskusten joukkoliikenne ja työmatkaliikenne hoidettaisiin pääsääntöisesti raideliikennettä kehittämällä. Kolmannes väestöstä on epätietoinen. Ehdotusta kannattavat etenkin pääkaupunkiseudulla (61 %) ja Uudellamaalla asuvat (60 %), joita asia lähinnä koskeekin.

Enemmistö (55 %) kansasta vastustaa ruuhkamaksujen ja tietullien käyttöönottoa henkilöautoliikenteessä. Vain neljännes (26 %) väestöstä suhtautuu ehdotukseen myönteisesti. Ehdotus on myrkyä etenkin yksityis-autoa ajaville. Toisaalta myös julkisia liikennevälineitä käyttävät suhtautuvat asiaan kielteisesti. Ainoa ryhmä, jossa enemmistö kannattaa ehdotusta, ovat vihreiden tukijat (55 %).

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttaminen heikentäisi palveluiden saatavuutta ja turvallisuutta

Suomalaiset ovat taipuvaisia ajattelemaan, että matkustamisen hinta ja palveluiden laatu paranisivat, mikäli rautateiden henkilöliikenne Suomessa avattaisiin täydellisesti kilpailulle ja hajautettaisiin siten, että yksityiset junayhtiöt tulisivat mukaan kilpailemaan raideliikenteessä.

Rautateiden henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle olisi kansalaisten mielestä kielteisiä vaikutuksia palveluiden saatavuuteen eri puolilla maata, junalla matkustamisen turvallisuuteen sekä rautateillä työskentelevien työolosuhteisiin. Kansalaiset epäilevät myös, että junien kunto ja laitteiden ajantasaisuus heikentyisivät nykyisestä.

Ylemmät toimihenkilöt uskovat, että palveluiden laatu paranisi, jos yksityiset junayhtiöt tulisivat mukaan kilpailemaan raideliikenteessä. Samalla he uskovat muita useammin, että junalla matkustamisen turvallisuus ja palveluiden saatavuus eri puolilla maata heikkenisivät.

Tutkimuksen taustatiedot

TNS Gallup Oy selvitti Raideliikenneammattilaisten yhteisjärjestö JHL ry:n toimeksiannosta kansalaisten arvioita ja mielipiteitä joukkoliikenteestä. Suhtautumista joukkoliikenteeseen selvitetään muun muassa palveluiden laadun, ympäristövaikutusten sekä joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta.

Tutkimusaineisto on koottu Gallup Kanavalla 20.-27.8.2010. Haastatteluja tehtiin yhteensä 1105. Vastaajat edustavat maamme 15-74 vuotta täyttänyttä väestöä Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Tulosten luottamusväli on keskimäärin vajaat + 3 prosenttiyksikköä suuntaansa.

KUULUUKO JULKINEN LIIKENNE PERUSPALVELUIDEN JOUKKON?

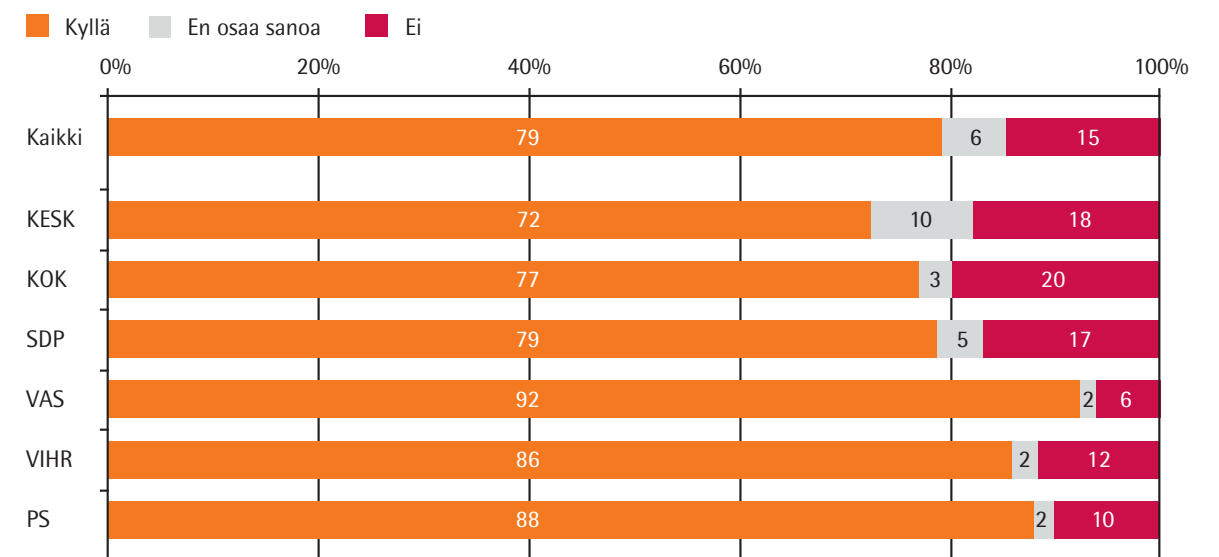
Enemmän kuin kolme neljästä pitää julkista liikennettä peruspalveluna

Tutkimuksen taustoittamiseksi vastaajilta tiedusteltiin, kuuluuko julkinen liikenne peruspalveluiden joukkoon. Enemmän kuin kolme neljästä (79 %) suomalaisesta on sitä mieltä, että julkinen liikenne kuuluu peruspalveluiden joukkoon. Vain kuudesosa on sitä mieltä, että julkinen liikenne ei ole peruspalveluihin kuuluva asia.

Edes puoluekanta ei aiheuta suurta mielipidehajontaa. Valtaosa kaikkien puolueiden kannattajista on vakuuttunut siitä, että julkinen liikenne on osa peruspalveluita.

Taustamuuttujista voi kuitenkin todeta sen, että julkisen liikenteen mieltäminen peruspalveluihin kuuluvaksi yleistyy ikääntyneiden ryhmien suuntaan. Kuitenkin nuoristakin vain viidennes (21 %) sanoo, että julkinen liikenne ei kuulu peruspalveluiden joukkoon.

Kuuluuko julkinen liikenne peruspalveluiden joukkoon? (%)





ARVOSANAT JULKISEN LIIKENTEEN PALVELUILLE

Tutkimuksessa vastaajat ottivat kantaa julkisen liikenteen palveluihin. Yleisarvosanan lisäksi tehtävänä oli arvioida kaikkiaan kuutta eri julkisen liikenteen muotoa palvelun hyvyyden tai huonouden näkökulmasta.

Enemmistö antaa hyvän arvosanan julkisen liikenteen palveluille

Enemmistö (55 %) suomalaisista antaa arvosanan hyvä julkiselle liikenteelle yleensä. Huonoja arvosanoja löytyy vain kuudenneksen (17 %) verran.

Parhaiten koko väestön keskuudessa pärjää lentoliikenne (52 % arvioi palvelut erittäin tai melko hyväksi). Lentoliikenteen jälkeen järjestyksessä tulevat linja-autoliikenne kaukoliikenteessä (46 %), linja-autoliikenne kaupunkiseuduilla (44 %) sekä kaukojuna- ja paikallisjuna- ja metro-/raitiovaunuliikenteeseen (41 %). Viimeksi mainittujen osalta vertailua haittaa se, että huomattava osa kansalaisista ei osaa arvioida niitä.

Metron ja raitiovaunujen käyttäjät ovat tyytyväisimpiä palveluun

Käsitykset julkisen liikenteen palveluista muuttuvat, kun suhtautumista tarkastellaan vain niiden keskuudessa, jotka ovat käyttäneet ao. liikennemuotoja. Yleiskuva muotoutuu eri julkisen liikenteen muotojen osalta melko hyväksi, koska hyviä arvosanoja annetaan selvästi enemmän kuin huonoja. Eri liikennemuodot asetuvat kuitenkin selkeään paremmuusjärjestykseen.

Metroa tai raitiovaunua viimeisen vuoden aikana käyttäneet ovat valtaosin tyytyväisiä palvelutasoon (76 %). Tämän jälkeen hyvänä kakkosena tulee lentoliikenne. Myös lentokonetta käyttäneistä kolme neljästä (75 %) antaa hyvän arvosanan lentoliikenteen palveluille. Täysin tyytyväisiä on kuitenkin selvästi vähemmän kuin metro-/raitiovaunuliikenteen osalta.

Kaikkien julkisen liikenteen muotojen kohdalla hyvien arvosanojen osuus ylittää selvästi huonojen arvosanojen määrän. Kaukojunien ja kaupunkiseutujen linja-autojen käyttäjät ovat vähiten tyytyväisiä ao. palveluihin.

Mikäli eri liikennemuotojen käyttäjien arvioita verrataan yleisarvosanaan julkisen liikenteen palveluille, niin yleisarvosanan ylittävät liikennemuodot ovat metro-/raitiovaunuliikenne, lentoliikenne ja paikallisjuna- ja paikallisjuna- ja metro-/raitiovaunuliikenne.

Viime talven vaikea lumitilanne näkyy tutkimuksessa etenkin junaliikennettä koskevissa vastauksissa ja nähtäväksi jää, kuinka vastaukset kehittyvät tulevissa joukkoliikennebarometreissa.

MITEN JULKISEN LIIKENTEEN PALVELUT OVAT MUUTTUNEET VIIMEKSI KULUNEEN PARIN VUODEN AIKANA?

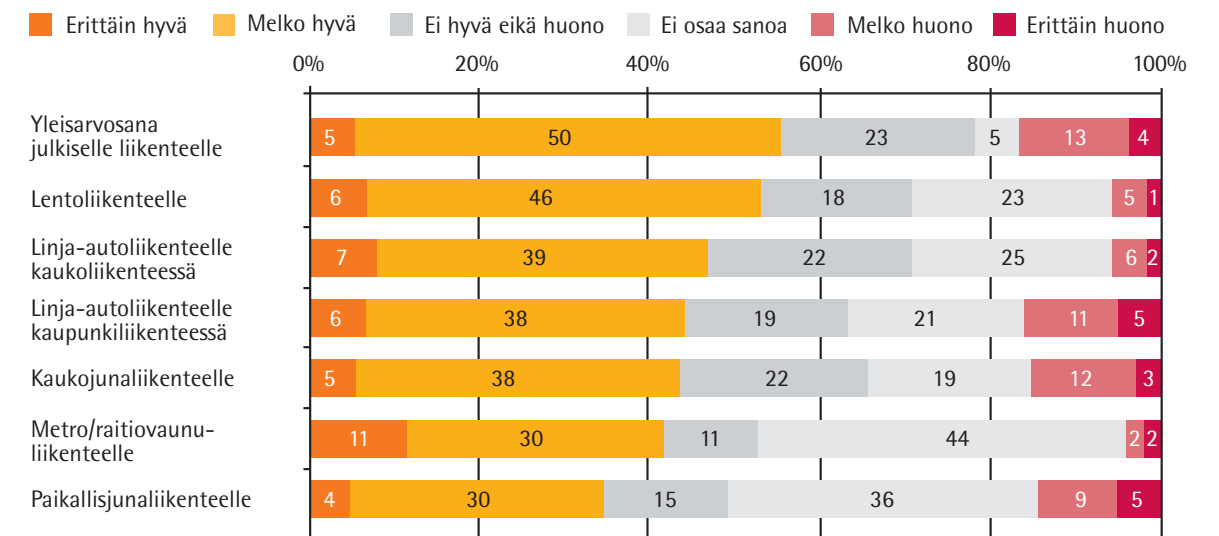
Tutkimuksessa arvioitiin myös julkisen liikenteen palveluiden muutosta viimeksi kuluneen parin vuoden aikana.

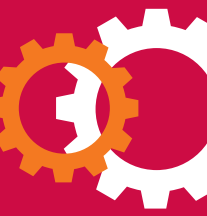
Yli kolmannes väestöstä uskoo, että julkisen liikenteen palvelut ovat huonontuneet

Tulosten mukaan julkisen liikenteen palvelut eivät ole parantuneet, pikemminkin heikentyneet. Kuudesosa kansasta arvioi, että julkisen liikenteen palvelut ovat yleisesti ottaen parantuneet ja yli kolmannes (36 %) on enemmän tai vähemmän vakuuttunut palvelujen heikentymisestä.

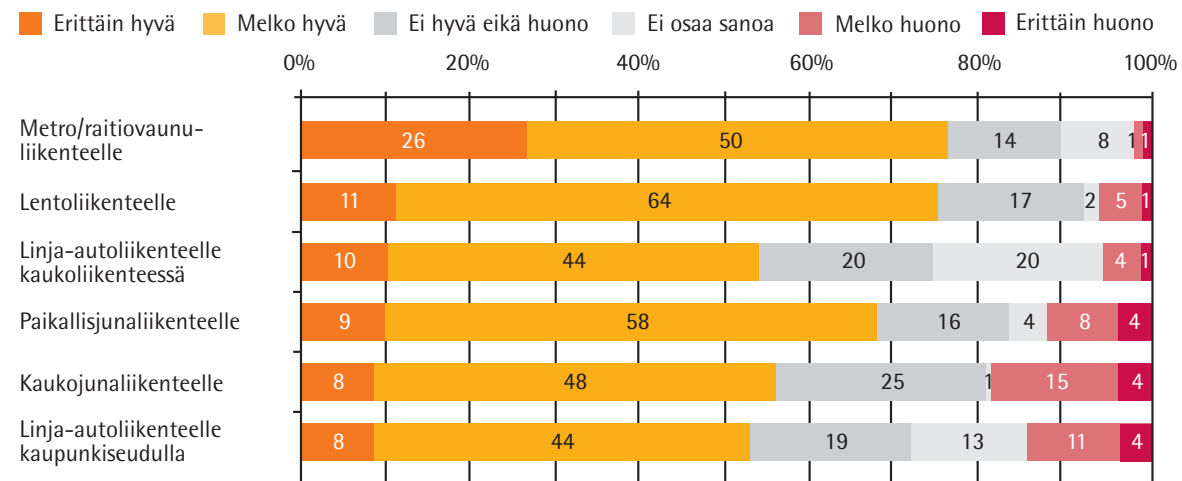
Minkään yksittäisen julkisen liikennemuodon palveluiden ei uskota ainakaan parantuneen. Reilu kolmannes (34 %) väestöstä arvioi kaukojuna- ja paikallisjuna- ja metro-/raitiovaunuliikenteen palveluiden heikentyneen. Muiden julkisen liikenteen muotojen osalta palveluiden heikentymistä ilmentävät lukemat ovat selvästi alemmalla tasolla.

Arvosanat julkisen liikenteen palveluille (%)

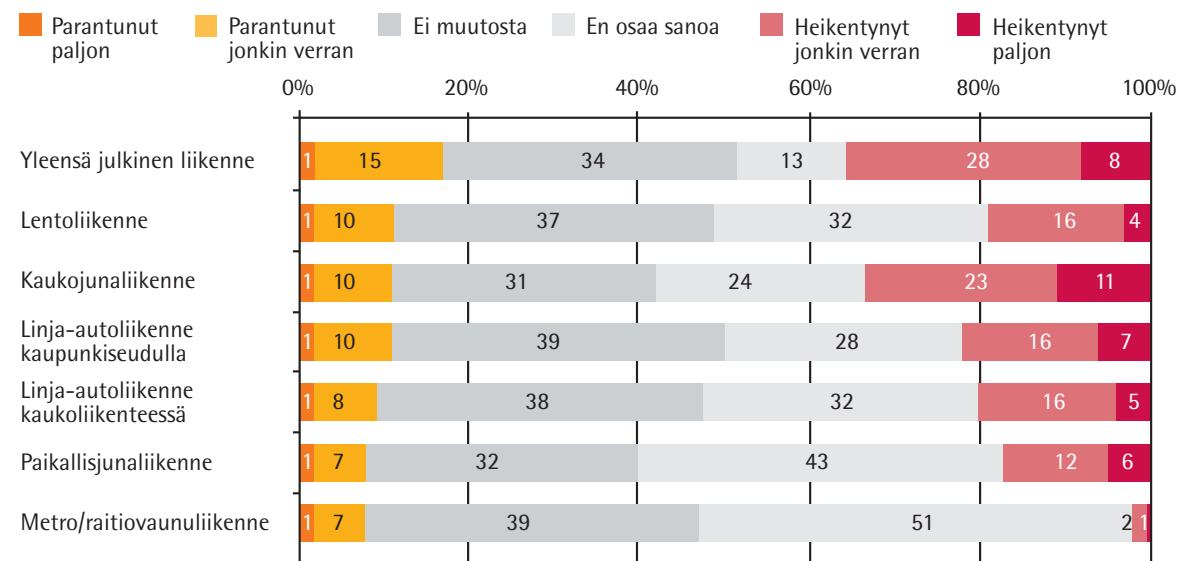




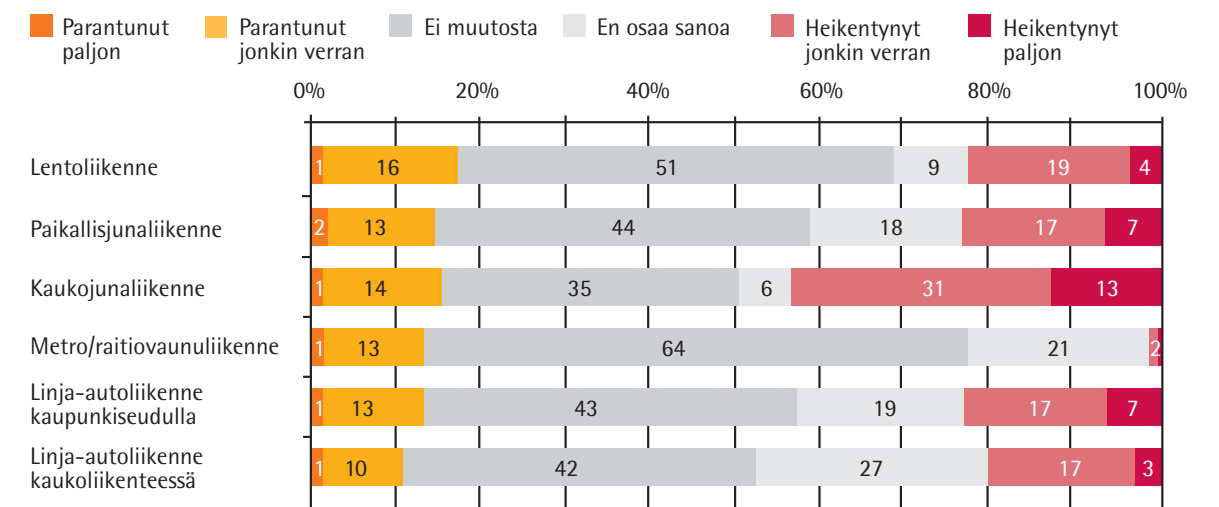
Arvosanat julkisen liikenteen palveluille niiden keskuudessa, jotka ovat käyttäneet ao. liikennemuotoa (%)



Miten julkisen liikenteen palvelut ovat muuttuneet viimeksi kuluneen parin vuoden aikana (%)



Miten julkisen liikenteen palvelut ovat muuttuneet viimeksi kuluneen parin vuoden aikana? Niiden arviot, jotka ovat käyttäneet ao. liikennemuotoa (%)



Tuloksista käy ilmi, että käsitykset kaukojunaliikenteen palveluiden muutoksesta ovat yhteydessä näkemyksiin yleensä julkisen liikenteen palveluiden muutoksesta. Kun väestö uskoo kaukojunaliikenteen palveluiden heikentyneen, siitä seuraa myös yleensä julkisen liikenteen palvelutason heikentymistä.

Kaukojunilla matkustaneista enemmän kuin kaksi viidestä on vakuuttunut kaukojunaliikenteen palveluiden huonontumisesta

Tulokset eivät muutu, vaikka niitä tarkastellaan vain ao. liikennemuotoa käyttäneiden keskuudessa. Kaukojuna viimeksi kuluneen vuoden aikana käyttäneistä enemmän kuin kaksi viidestä (44 %) on vakuuttunut kaukojunaliikenteen palveluiden huonontumisesta viimeksi kuluneen vuoden aikana. Metro-/raitiovaunuliikenne on ainoa, jossa palveluiden parantumiseen luottavia löytyy enemmän kuin huonontumiseen uskovia.



ARVOSANAT LIIKENTEEN INFRASTRUKTUURIN JA JULKISTEN KULKUVÄLINEIDEN KUNNOLLE?

Tutkimuksessa arvioitiin liikenteen infrastruktuurin ja julkisten kulkuvälineiden kuntoa. Arvioitavia asioita oli kaikkiaan viisi: maantiet, rautatiet, linja-autot ja junat paikallis- ja kaukoliikenteessä.

Tärkein kehityskohde on rautateiden kunnan parantaminen

Enemmistö (54 %) kansalaisista pitää linja-autojen kuntoa ja ajantasaisuutta kaukoliikenteessä erittäin tai melko hyvänä. Käsityksiä, joiden mukaan kaukoliikenteen linja-autojen kunto olisi heikko, ei juuri esiinny. Samaa mieltä ovat myös ne, jotka ovat käyttäneet linja-autoa matkustamiseen viimeksi kuluneen vuoden aikana: 60 % arvioi kunnan ja ajantasaisuuden hyväksi.

Selvästi vähemmän tyytyväisiä suomalaiset ovat kolmeen asiaan. Nämä ovat maanteiden ja rautateiden kunto sekä junien kunto ja ajantasaisuus paikallisliikenteessä. Suomalaisista kaksi viidestä (42 %) arvioi maanteiden kunnan hyväksi ja kolmannes (32 %) huonoksi. Rautateiden kuntoa kiittelee reilu neljännes (28 %) ja lähes yhtä suuri osa kansalaisista arvioi rautateiden kunnan huonoksi (26 %).

Mikäli tuloksia tarkastellaan hyvien ja huonojen arvosanojen erotuksina, päällimmäiseksi kehityskohteeksi nousee rautateiden kunnan parantaminen. Tämän jälkeen tulevat maantiet sekä paikallisliikenteen junien kunto ja ajantasaisuus.

Rautateiden kuntoa valittavat etenkin Itä- ja Pohjois-Suomessa asuvat

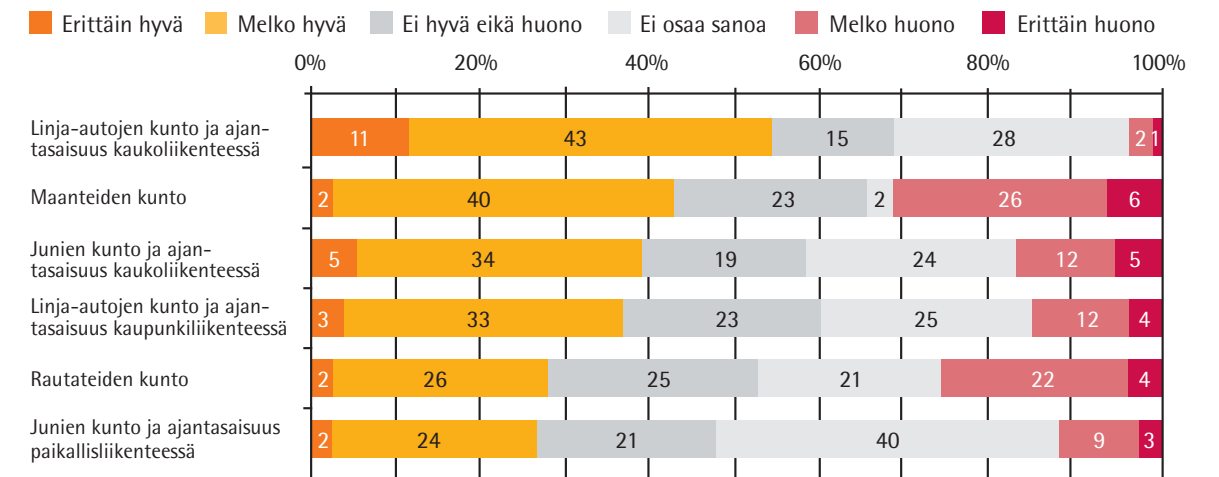
Kaukojunilla matkustaneiden keskuudesta löytyy keskimäärää enemmän niitä, joiden mielestä rautateiden kunto on heikko (35 %). Kaukojunilla matkustaneista alle kolmannes (31 %) arvioi rautateiden kunnan hyväksi. Rautateiden kuntoa valittavat etenkin Itä- ja Pohjois-Suomessa asuvat.

Merkillepantavaa tuloksissa on se, että eri kulkuvälineitä käyttäneet ajattelevat maanteiden kunnosta likimain samalla tavoin. Henkilöautoa käyttävät eivät juuri poikkeakaan kansan keskimääräisestä suhtautumisesta. Asuinalue ja kuntatyyppi ovat yhteydessä näkemyksiin maanteiden kunnosta. Itä-Suomessa ja maaseutukunnissa asuvat on muita tyytymättömpämpiä.

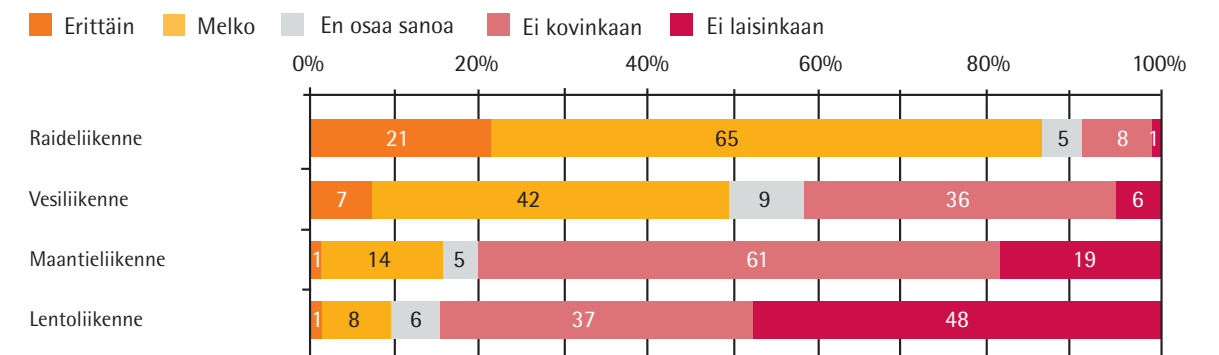
ARVIOT ERI LIIKENNEMUOTOJEN YMPÄRISTÖVAIKUTUKSISTA

Tutkimuksessa tiedusteltiin näkemystä eri liikennemuotojen ympäristövaikutuksista. Vastaajilta kysyttiin, kuinka ympäristöystävällisinä he pitivät neljää eri liikennemuotoa: maantieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne ja lentoliikenne.

Arvosanat junien, linja-autojen, maanteiden ja rautateiden kunnolle (%)



Näkemykset eri liikennemuotojen ympäristöystävällisyydestä (%)





Lähes kaikki arvioivat raideliikenteen ympäristöystävälliseksi liikennemuodoksi

Enemmistö kansasta pitää neljästä liikennemuodosta vain yhtä selkeästi ympäristöystävällisenä. Tämä on raideliikenne. Väestöstä 86 % sanoo, että raideliikenne on erittäin tai melko ympäristöystävällinen liikennemuoto. Noin puolet (49 %) väestöstä arvioi myös vesiliikenteen ympäristöystävälliseksi.

Maantie- ja lentoliikenteestä suomalaiset ovat varsin yksimielisiä. Niitä molempia arvioidaan ympäristöystävällisyydessä jokseenkin matalalle tasolle. Valtaosa ei pidä niitä juurikaan ympäristöystävällisinä. Kansalaisista joka toinen (49 %) sanoo, että lentoliikenne ei ole millään muotoa ympäristöystävällinen.

SUHTAUTUMINEN ERI MATKUSTUSTAPOIHIN

Vastajaat ottivat kantaa eri tapoihin matkustaa edellyttäen, että olisi tarve liikkua ja mahdollisuus valita vapaasti eri liikkumistapojen välillä.

Kaukojuniin suhtaudutaan matkustustapana myönteisimmin

Tulosten mukaan miellyttävien tapa matkustaa olisi kaukojuna, mihin neljä viidestä (79 %) suhtautuu vähintäänkin melko myönteisesti. Väestöstä yli kolmannes (35 %) suhtautuu kaukojunilla matkustamiseen erittäin myönteisesti.

Kaukojunien jälkeen muodostuu tasainen rintama, johon kuuluvat yksityisauto, paikallisjuna ja linja-autoliikenne kaupunkiseuduilla. Enemmistö kansalaisista suhtautuu kaikkiin matkustustapoihin myönteisesti, lukuun ottamatta lentoliikennettä. Väestöstä yli neljännes (28 %) suhtautuu lentoliikenteeseen neutraalisti. Kielteisesti suhtautuvia löytyy vain neljänneksen (23 %) verran.

Eri kulkuvälineiden käytöllä on yhteyttä näkemyksiin matkustustavoista. Lentokonetta viimeksi kuluneen vuoden aikana käyttäneet suhtautuvat lentoliikenteeseen keskimäärää myönteisemmin. Toisaalta lentokoneen käyttäjien keskuudessa vielä lentoliikennettä myönteisemmin suhtaudutaan kaukojunilla matkustamiseen.

Samalla tavoin henkilöautoa käyttävät suhtautuvat keskimäärää myönteisemmin yksityisautolla matkustamiseen. Kuitenkin myös henkilöautoilijat pitivät kaukojunaa miellyttävämpänä tapana matkustaa.

RAIDE-, BUSSI- JA LENTOLIIKENTEEN PROFIILI

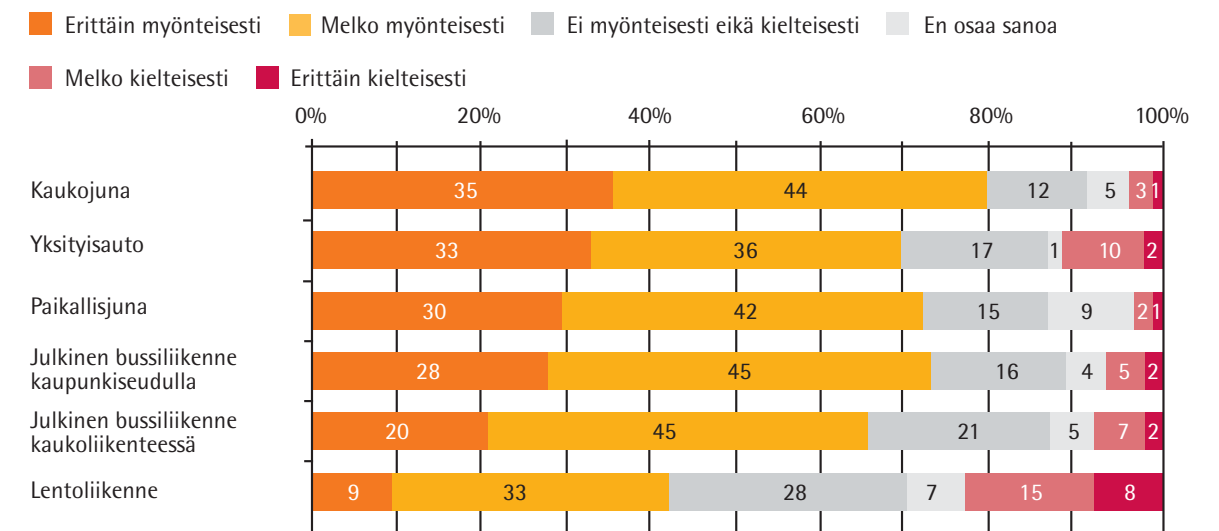
Tutkimuksessa vastaajat ottivat vielä erikseen kantaa raide-, bussi- ja lentoliikenteeseen. Jokaisen kolmen liikennemuodon kohdalla esitettiin yksitoista ominaisuutta ja tehtävänä oli valita kuhunkin liikennemuotoon sopivat ominaisuudet.

Tuloksia voidaan tarkastella kahdella eri tavalla. Liikennemuodon kuvaa voidaan tarkastella joko suhteessa itseensä eli vertailemalla eri ominaisuuksien sopivuutta ilmaisevien prosenttilukujen suuruusjärjestystä tai suhteessa muihin liikennemuotoihin. Nämä erilaiset tarkastelunäkökulmat antavat osaksi erilaisen tuloksen siksi, että vaikka jokin ominaisuus osoittautuisi leimalliseksi jollekin liikennemuodolle, se saattaa kuitenkin olla vielä tyypillisempi jollekin muulle.

Raideliikenne on turvallista ja sopii hyvin matkustamiseen, mutta sen haaste on aikatauluissa pysyminen

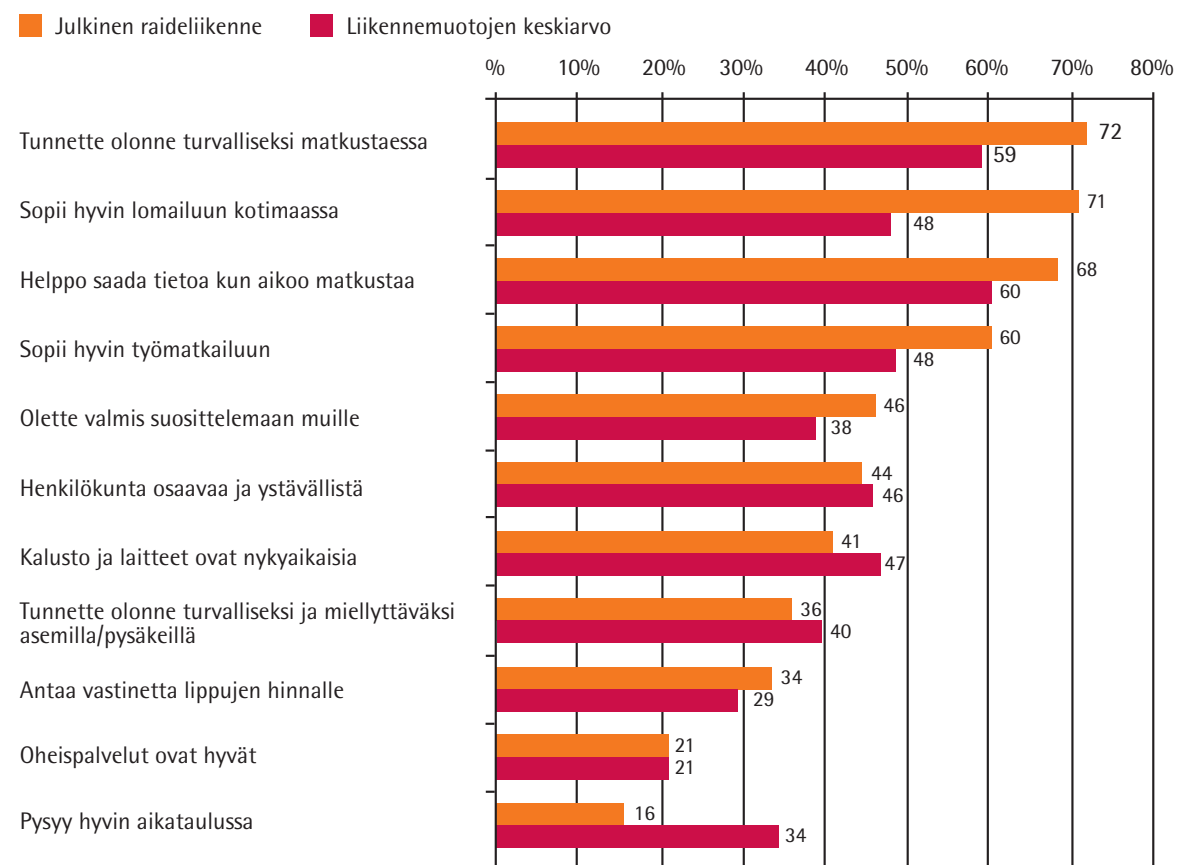
Raideliikenteelle muotoutuu selkeä profiili. Raideliikenne on kansalaisten mielestä turvallista matkustettaessa ja sopii kotimaan matkailuun sekä työmatkustamiseen. Lisäksi raideliikenteestä on helppo saada tietoa. Lähes joka toinen on valmis suosittelemaan raideliikennettä muille. Raideliikenne on kansalaisten mielestä selvästi turvallisempi matkustustapa kuin bussi- ja lentoliikenne.

Suhtautuminen eri tapoihin matkustaa edellyttäen, että olisi tarve liikkua ja mahdollisuus valita vapaasti eri liikkumistapojen välillä (%)

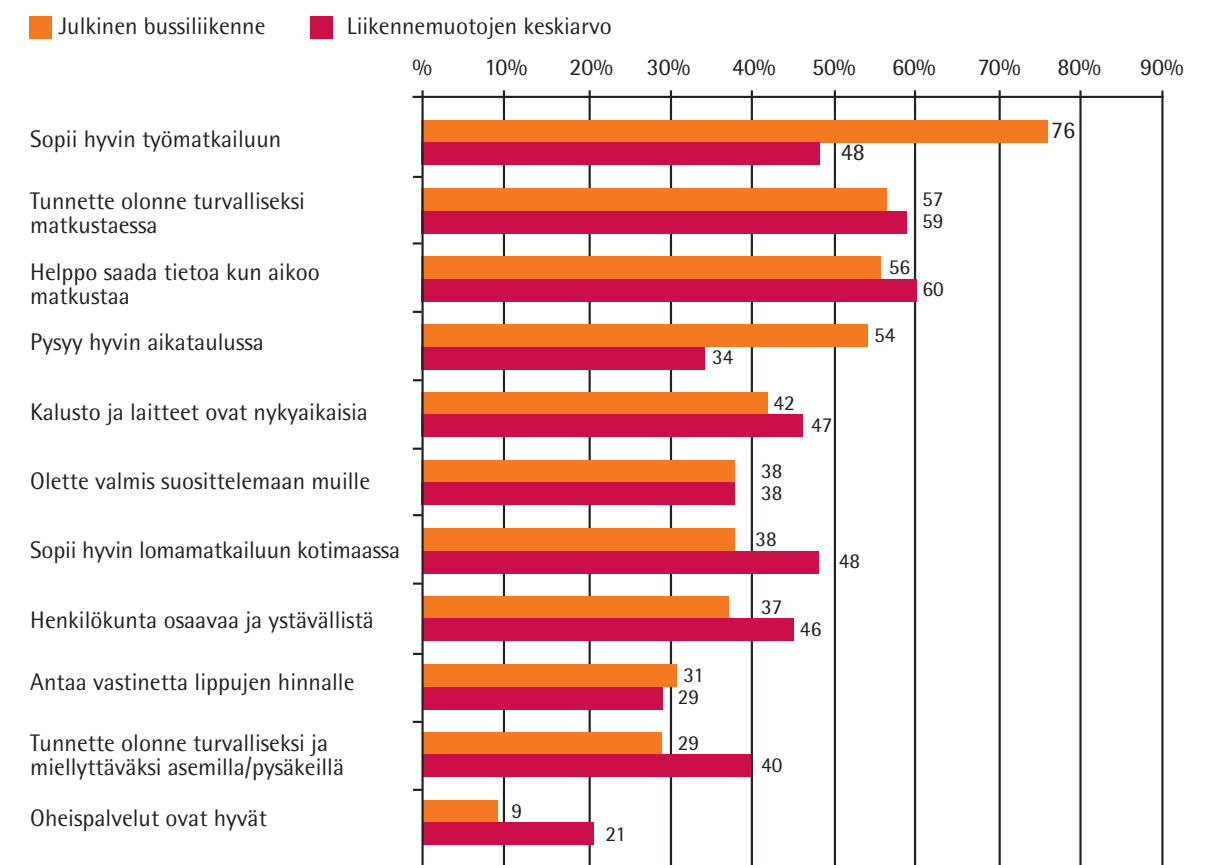




Raideliikenteen profiili verrattuna julkisen liikenteen muotojen keskiarvoon (%)

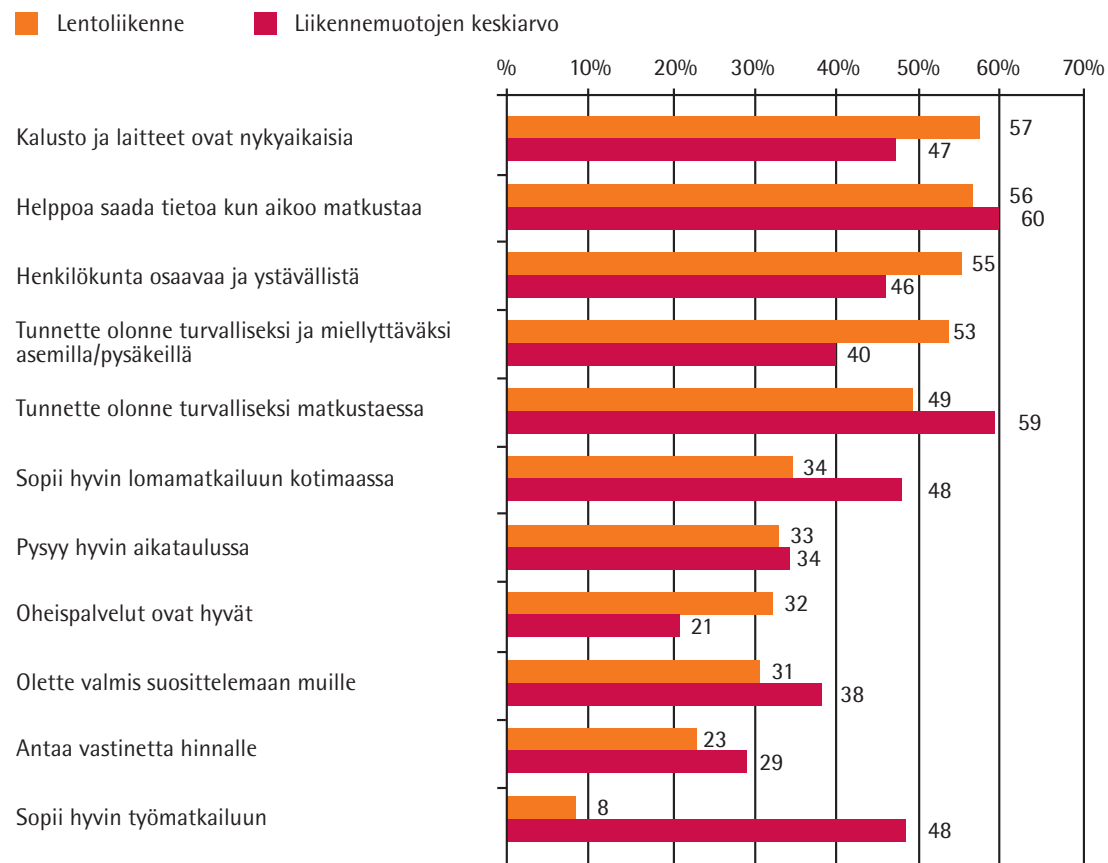


Bussiliikenteen profiili verrattuna julkisen liikenteen muotojen keskiarvoon (%)





Lentoliikenteen profiili verrattuna julkisen liikenteen muotojen keskiarvoon (%)



Raideliikenteeseen eivät sovi kansalaisten mielestä sellaiset ominaisuudet kuin "pysyy aikatauluissa", "hyvät oheispalvelut" ja "antaa vastinetta lippujen hinnoille". Aikatauluissa pysymisessä raideliikenne häviää selvästi linja-auto- ja lentoliikenteelle.

Bussiliikenne sopii työmatkailuun, mutta asemat ja pysäkit eivät ole miellyttäviä

Julkista linja-autoliikennettä leimaa voimakkaasti yksi ominaisuus: sopivuus työmatkailuun. Päinvastoin kuin raideliikenteen osalta enemmistö arvioi bussiliikenteen pysyvän hyvin myös aikatauluissa. Bussiliikenne pysyy kansalaisten mielestä paremmin aikatauluissa kuin raide- tai lentoliikenne.

Linja-autoliikenteeseen heikosti sopivia ominaisuuksia ovat hyvät oheispalvelut ja asemien/pysäkkien turvallisuus/miellyttävyys. Henkilökunnan osaaminen ja ystävällisyys eivät kuulu tutkimuksen mukaan bussiliikenteen vahvuuksiin. Asemien ja pysäkkien turvallisuudessa bussiliikenne häviää raide- ja lentoliikenteelle.

Lentoliikenne on kalustoltaan nykyaikaista ja henkilökunta osaavaa, mutta se ei silti anna rahalle vastinetta

Lentoliikenne on kansalaisten mielestä ennen muuta kalustoltaan nykyaikaista ja lentoliikenteen henkilökunta ystävällistä. Enemmistön mielestä lentoliikenteestä on helppo saada tietoa, ja toisin kuin raide- ja bussiliikenteen osalta, lentoasemat koetaan miellyttäväksi ja turvalliseksi. Asemien turvallisuudessa lentoliikenne saa raide- ja bussiliikennettä paremman arvion.

Kansalaiset eivät kuitenkaan ole välttämättä valmiita suosittelemaan lentämistä muille ja hyvin harva katsoo lentoliikenteen antavan vastinetta rahalle. Suositellessa lentoliikenne häviää muille liikennemuodoille henkilökunnan koetusta ystävällisyydestä huolimatta.

MITEN JOUKKOLIIKENNE SAADAAN HOUKUTTELEVAMMAKSI VAIHTOEHDOKSI?

Tutkimuksessa vastaajille esitettiin lista asioita ja kysyttiin, mitkä niistä olisivat toimivia keinoja saada joukkoliikenne yleisesti ottaen houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi. Arvioitavia asioita (keinoja) oli valittavana kuusitoista. Kuudentoista asian listalla oli yksi yksityisautoilun rajoittamista koskeva ehdotus (ruuhkamaksut). Vastaajat arvioivat tutkimuksessa siis pääasiassa pörkkanoihin rinnastettavien keinojen vaikuttavuutta.

Halvemmat lippujen hinnat

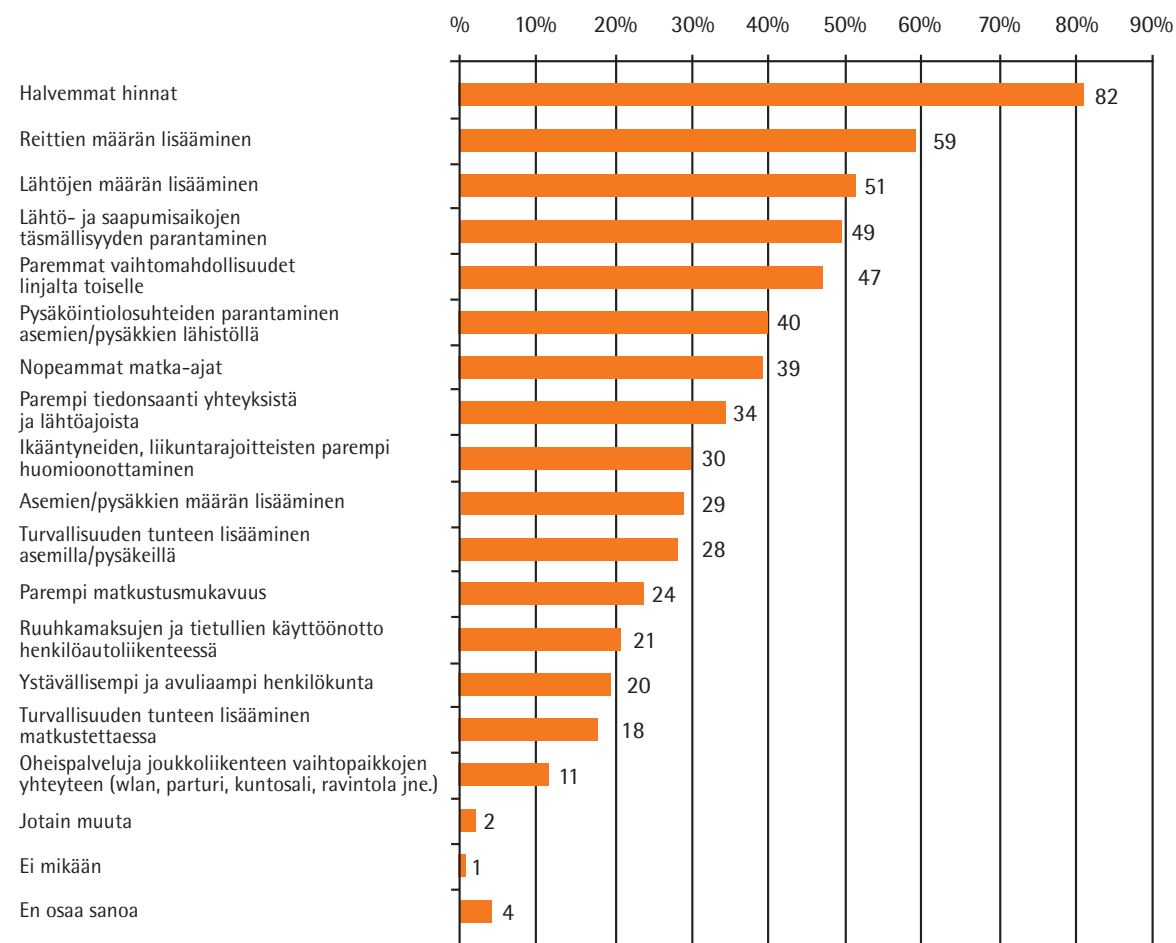
Kansalaisten mielestä halvemmat hinnat johtaisivat joukkoliikenteen käyttöön varmimmin (82 %). Enemmistön mielestä myös reittien ja lähtöjen määrän lisääminen tehoaisi. Joka toisen mielestä myös lähtö- ja saapumisaikojen täsmällisyyden parantaminen auttaisi joukkoliikenteen houkuttavuuden parantamistalcoissa.

Tutkimuksesta voi tehdä johtopäätöksiä myös siitä, mihin keinoihin ei uskota. Tällaisia ovat oheispalvelujen lisääminen joukkoliikenteen vaihtopaikkojen yhteyteen, ystävällisempi henkilökunta ja parempi matkustusturvallisuus. Em. seikat houkuttavat ajattelemaan, että matkustusturvallisuus ja henkilökunnan ystävällisyyteen panostaminen eivät auta saamaan ihmisiä siirtymään joukkoliikenteeseen, mutta parantavat asiakas-tyytyväisyyttä nykyisten joukkoliikennevälineiden käyttäjien keskuudessa.



Ruuhkamaksujen ja tietullien käyttöönotto henkilöautoliikenteessä ei kansalaisten mielestä juurikaan lisää joukkoliikenteen houkutusvoimaa. Ruuhkamaksut ja tietullit eivät tehoaisi tutkimuksen mukaan etenkin henkilöautolla tai moottoripyörällä liikkuihin kansalaisiin.

Mitkä ovat toimivia keinoja saada joukkoliikenne houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi? (%)



Raideliikenteen houkutusvoima lisääntyy jos lähtö- ja saapumisaikojen täsmällisyys paranee

Kun kysytään, millä keinoin raideliikenne saadaan houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi matkustaa, yleisilme pysyy samana kuin yleensä joukkoliikenteen kohdalla. Halvempiin lippuhintoihin uskotaan laajalti. Enemmistö uskoo, että lähtö- ja saapumisaikojen täsmällisyyden parantaminen auttaisi siirtymistä raiteille. Kaksi viidestä luottaa myös siihen, että lyhyemmät matka-ajat (nopeammat junat) tehoaisivat.

Tuloksista käy kuitenkin ilmi se, että johtavassa asemassa toimivia, ylempiä toimihenkilöitä ja yrittäjiä olisi houkuteltavissa raideliikenteen käyttäjiksi pysäköintiolosuhteita parantamalla, matka-aikoja nopeuttamalla, matkustusmukavuutta, oheispalveluita ja lähtöjen määrää lisäämällä. Lähtöaikojen täsmällisyyden parantaminen lisääisi etenkin yrittäjien ja opiskelijoiden halua käyttää raideliikenteen palveluita.

Kun raideliikenteeseen kohdentuvia näkemyksiä verrataan joukkoliikennearvioihin yleensä, valokeilaan nousee yksi tekijä. Tämä on lähtö- ja saapumisaikojen täsmällisyys. Raideliikenteeseen kohdentuu tässä asiassa enemmän odotuksia kuin joukkoliikenteeseen yleensä.

MIHIN PANOSTETTAISIIN LIIKENNEOLOSUHTEIDEN PARANTAMISEKSI?

Vastaajilta tiedusteltiin mielipidettä, mihin asioihin panostettaisiin liikenneolosuhteiden parantamiseksi. Kahdeksan asiaa sisältävältä listalta tuli valita ensisijainen ja toissijainen kehittämiskohde.

Suomalaiset haluaisivat ensisijaisesti panostaa maanteiden ja ratojen perusparannukseen

Suomalaisilta ei saada yksiselitteistä vastausta siihen, mihin tulisi ensisijaisesti panostaa liikenneolosuhteiden parantamiseksi. Yli neljännes perusparantaisi ensisijaisesti maanteitä ja noin neljännes ratoja.

Vähiten kannatusta kohdentuu uusien lentokenttähankkeiden toteuttamiseen ja kaupunkien katujen ja teiden kunnostamiseen. Tämä ei tietystikään tarkoita, ettei katuja pitäisi kunnostaa, mutta ne eivät ole ensisijainen parannuskohde.

On ymmärrettävää, että käytettävällä kulkuvälineellä on yhteyttä kehityskohteiden valintaan. Henkilöautoa käyttävien keskuudessa panostettaisiin muita useammin maanteiden perusparannukseen. Junalla liikkuvat valitsevat muita useammin ratojen perusparannuksen.

Muista taustamuuttujien mukaisista eroista voi todeta, että ratojen perusparannus viehättää korkeasti koulutettuja, pääkaupunkiseudulla ja Uudellamaalla asuvia. Maanteiden perusparannusta kaipaavat etenkin haja-asutusalueilla asuvat ihmiset.



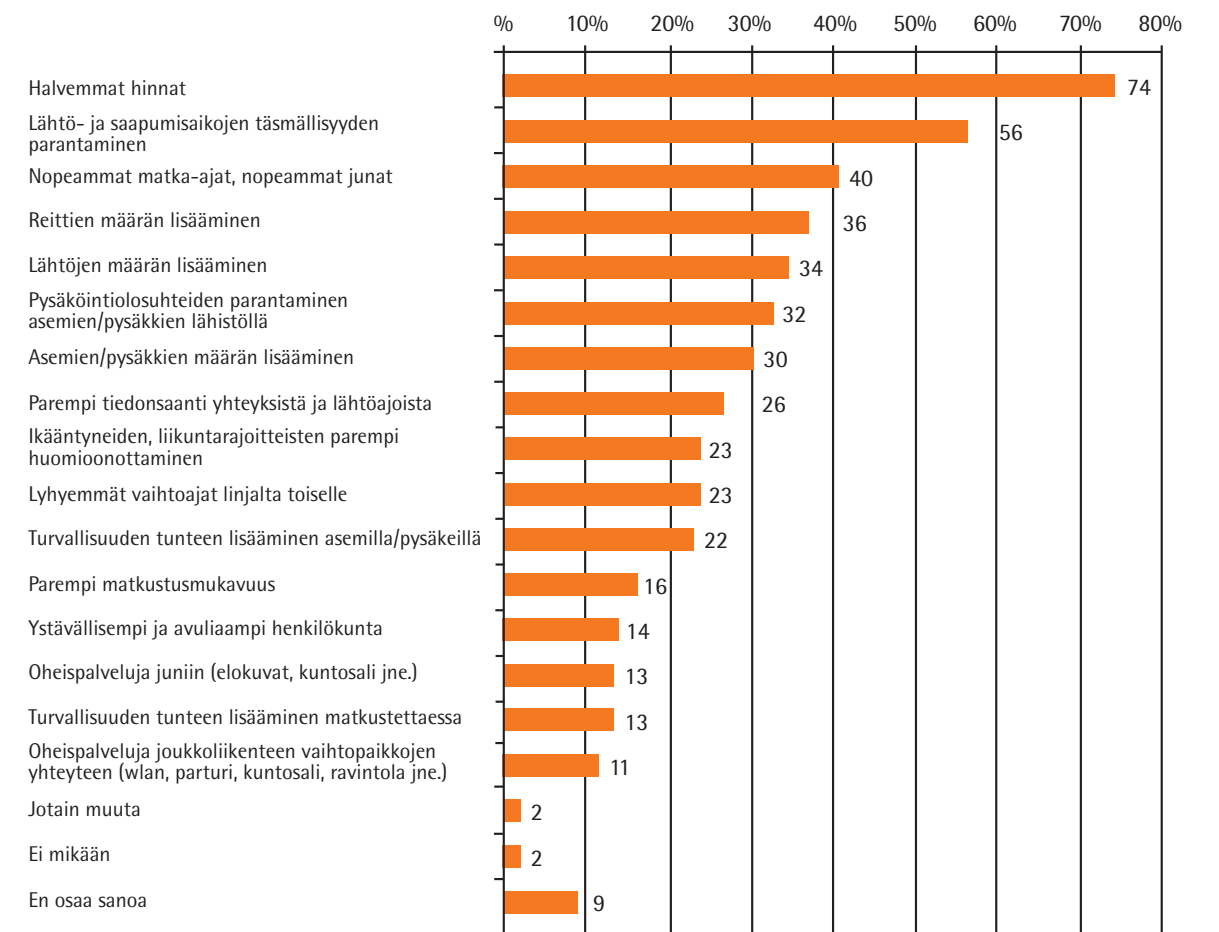
SUHTAUTUMINEN JOUKKOLIIKENNETÄ KOSKEVIIN EHDOTUKSIIN

Tutkimuksessa testattiin julkisen liikenteen kehittämistä koskevia ehdotuksia. Mieli pidettä kysyttiin kaikkiin kuudesta eri asiasta.

Enemmistö kansalaisista rakentaisi uusia ratayhteyksiä

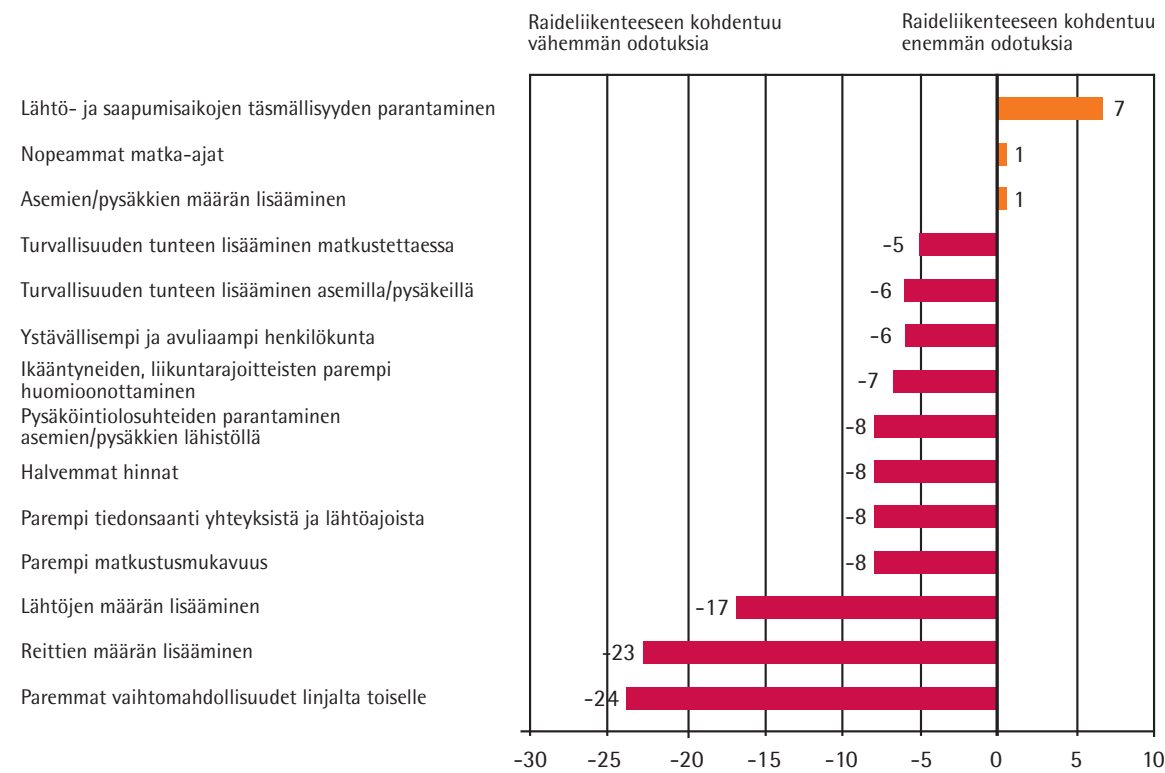
Selvä enemmistö väestöstä suhtautuu myönteisesti kolmeen asiaan. Kolme neljästä (76 %) sanoo, että toimiva rataverkko parantaa yritysten toimintaedellytyksiä ja työllistämismahdollisuuksia maassamme. Tämän takia ei ole yllättävää se, että lähes kolme neljästä (72 %) kannattaa raideliikenteen väylien ylläpitoon käytettävien määrärahojen korottamista. Tästä asiasta vallitsee kansalaisten keskuudessa poliittinen yksimielisyys. Kaikkien puolueiden kannattajien keskuudessa selvä enemmistö tukee määrärahojen korottamista. Pieniä soraääniä kuuluu ainoastaan haja-asutusalueilla elävien keskuudesta, jotka panostaisivat maanteihin.

Mitkä ovat toimivia keinoja saada raideliikenne houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi (%)

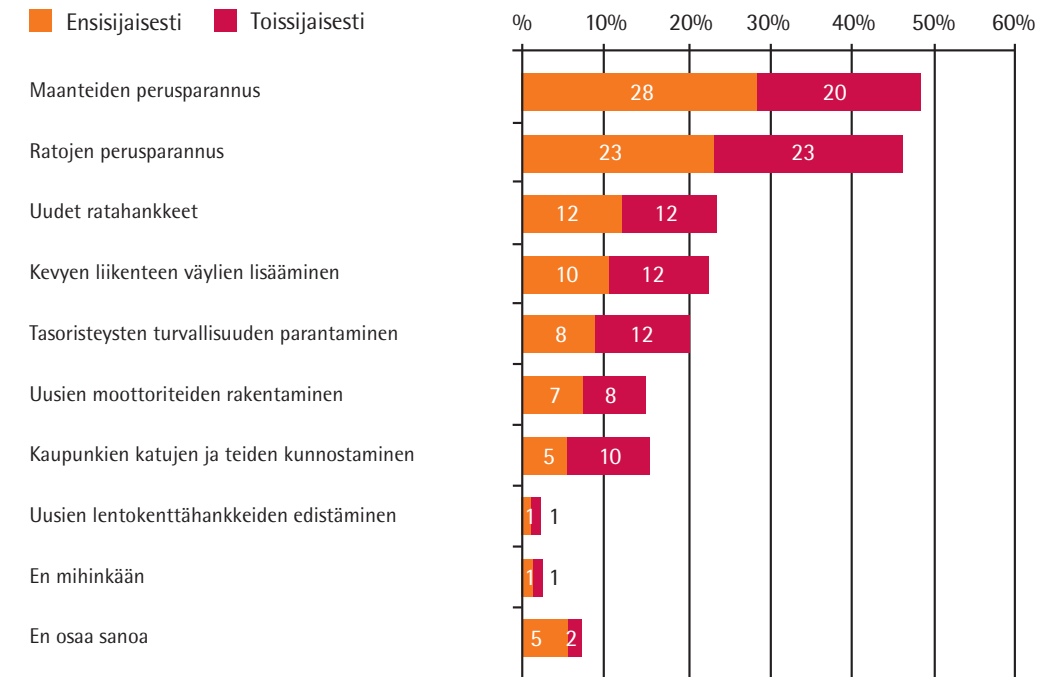




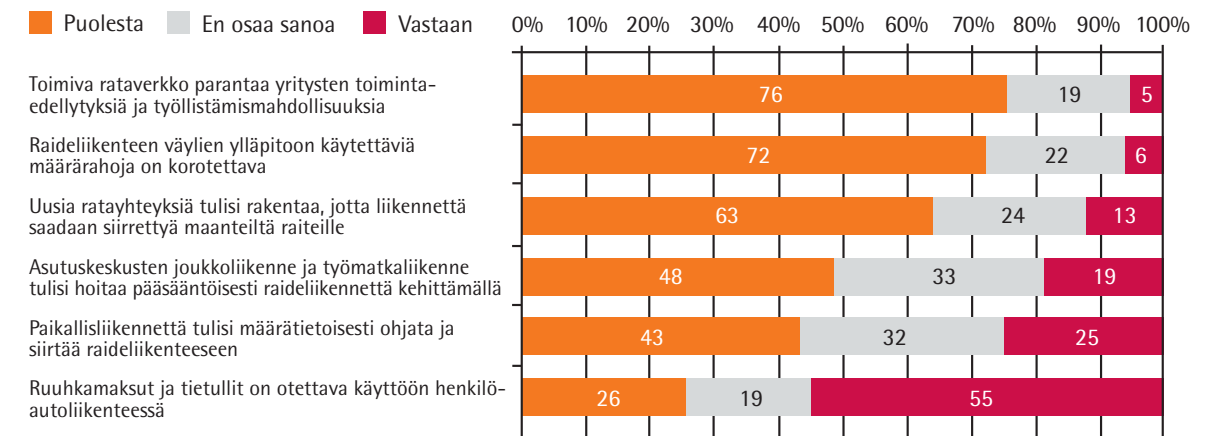
Raideliikenteeseen kohdistetut odotukset verrattuna joukkoliikenteeseen yleensä (%)



Mihin asioihin panostaisit liikenneolosuhteiden parantamiseksi (%)



Suhtautuminen joukkoliikennettä koskeviin ehdotuksiin (%)





Enemmistö (63 %) kansalaisista rakentaisi myös uusia ratayhteyksiä, jotta liikennettä saadaan siirrettyä maanteiltä raiteille. Myönteisesti suhtautuu enemmistö kaikkien puolueiden kannattajista sekä etenkin vihreiden tukijat.

Ehdotus paikallisliikenteen määrätietoisesta ohjauksesta ja siirtämisestä raideliikenteeseen aiheuttaa hämmennystä. Kaksi viidestä on puolesta (43 %), kolmannes ei osaa sanoa ja neljännes on vastaan. Ehdotukselle lämpenevät etenkin hyvin koulutetut, ylemmät toimihenkilöt ja eläkeläiset. Työntekijät ja opiskelijat eivät osaa ottaa kantaa. Yrittäjien keskuudessa ilmenee keskimäärää enemmän vastustusta.

Pääkaupunkiseudulla ja Uudellamaalla asuvat haluaisivat siirtää työmatkaliikennettä enemmän raiteille

Joka toinen (48 %) kannattaa sitä, että asutuskeskusten joukkoliikenne ja työmatkaliikenne hoidettaisiin pääsääntöisesti raideliikennettä kehittämällä. Kolmannes väestöstä on epätietoinen. Ehdotusta kannattavat etenkin pääkaupunkiseudulla (61 %) ja Uudellamaalla asuvat (60 %), joita asia lähinnä koskeekin.

Enemmistö (55 %) kansasta vastustaa ruuhkamaksujen ja tietullien käyttöönottoa henkilöautoliikenteessä. Vain neljännes (26 %) väestöstä suhtautuu ehdotukseen myönteisesti. Ehdotus on myrkyä etenkin yksityis-autoilijoille. Toisaalta myös julkisia liikennevälineitä käyttävät suhtautuvat asiaan kielteisesti. Ainoa ryhmä, jossa enemmistö kannattaa ehdotusta, ovat vihreiden tukijat (55 %).

KENELLÄ ON VASTUU RAIDELIIKENTEEN KEHITTÄMISESTÄ MAASSAMME?

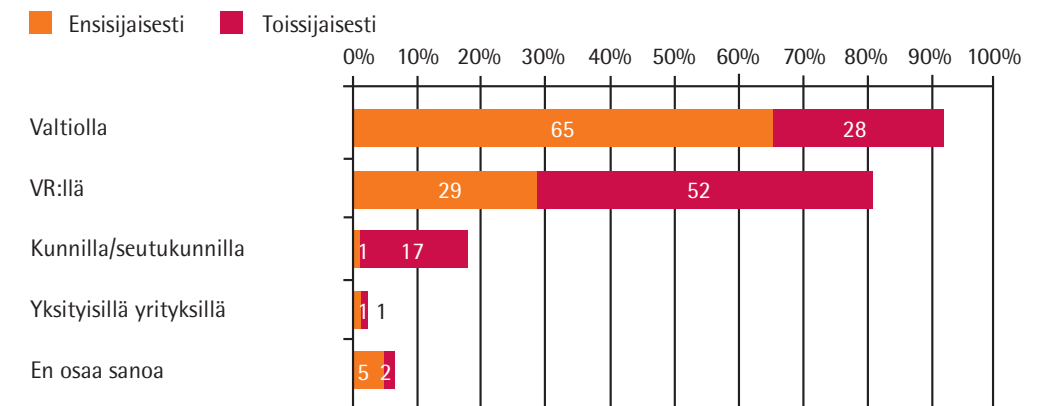
Tutkimuksessa kysyttiin näkemystä siitä, kenellä on vastuu raideliikenteen kehittämisestä maassamme.

Ensisijainen vastuu on valtiolla ja toissijainen VR:llä

Enemmistö kansasta (65 %) ilmoittaa, että ensisijainen vastuu on valtiolla. Mikäli mukaan otetaan myös toissijainen vastuunkantaja, valtion rinnalle nousee VR. Kansalaiset eivät halua vierittää vastuuta raideliikenteen kehittämisestä alueellisen tason toimijoille tai elinkeinoelämälle.

Valtion ensisijainen vastuu korostuu ikääntyneiden, hyvin koulutettujen ja ylempien toimihenkilöiden vastauksissa. Nuorilla, opiskelijoilla ja työntekijöillä on keskimäärää useammin taipumusta vierittää vastuuta VR:lle.

Kenellä on vastuu raideliikenteen kehittämisestä maassamme? (%)



MIELIPITEET JULKISTEN PALVELUIDEN ULKOISTAMISESTA

Kansa jakaantuu suhtautumisessa julkisten palveluiden ulkoistamiseen ja kilpailuttamiseen

Tutkimuksessa vastaajat ilmaisivat mielipiteensä julkisten palveluiden ulkoistamisesta ja kilpailuttamisesta yleensä kansalaisten kannalta. Kansa jakaantuu kahtia suhtautumisessa julkisten palveluiden ulkoistamiseen ja kilpailuttamiseen. Kaksi viidestä (38 %) on puolesta ja hieman suurempi osa (41 %) asettuu vastarintaan ja kokee asian kansalaisten kannalta kielteiseksi.

Suhtautuminen julkisten palveluiden ulkoistamiseen ja kilpailuttamiseen on sidoksissa puoluekantaan. Enemmistö Kokoomuksen kannattajista (63 %) asettuu kannattamaan ulkoistamista ja kilpailuttamista. Enemmistö SDP:n ja Vasemmistoliiton tukijoista on vastaan. Keskustan ja vihreiden kannattajat jakaantuvat selvästi kahtia suhtautumisessa julkisten palveluiden ulkoistamiseen ja kilpailuttamiseen.

Eri ikäluokista kaikkein varauksellisimmin asiaan suhtautuvat eläkeikää lähestyvät, 50-60-vuotiaat, joista enemmistö (52 %) on asiaa vastaan. Nuorista huomattavalla osalla ei ole mielipidettä asiasta.



MINKÄLAISIA VAIKUTUKSIA OLISI SILLÄ, ETTÄ RAUTATEIDEN HENKILÖLIIKENNE AVATAISIIN SUOMESSA KILPAILULLE?

Kansalaisten mielestä palveluiden saatavuus ja junalla matkustamisen turvallisuus heikkenisivät

Suomalaiset ovat taipuvaisia ajattelemaan, että matkustamisen hinta ja palveluiden laatu paranisivat, mikäli rautateiden henkilöliikenne Suomessa avattaisiin täydellisesti kilpailulle ja hajautettaisiin siten, että yksityiset junayhtiöt tulisivat mukaan kilpailemaan raideliikenteessä.

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle vaikuttaisi kansalaisten mielestä kielteisesti palveluiden saatavuuteen eri puolilla maata, junalla matkustamisen turvallisuuteen sekä rautateillä työskentelevien työolosuhteisiin. Kansalaiset epäilevät myös, että junien kunto ja laitteiden ajantasaisuus heikentyisivät nykyisestä.

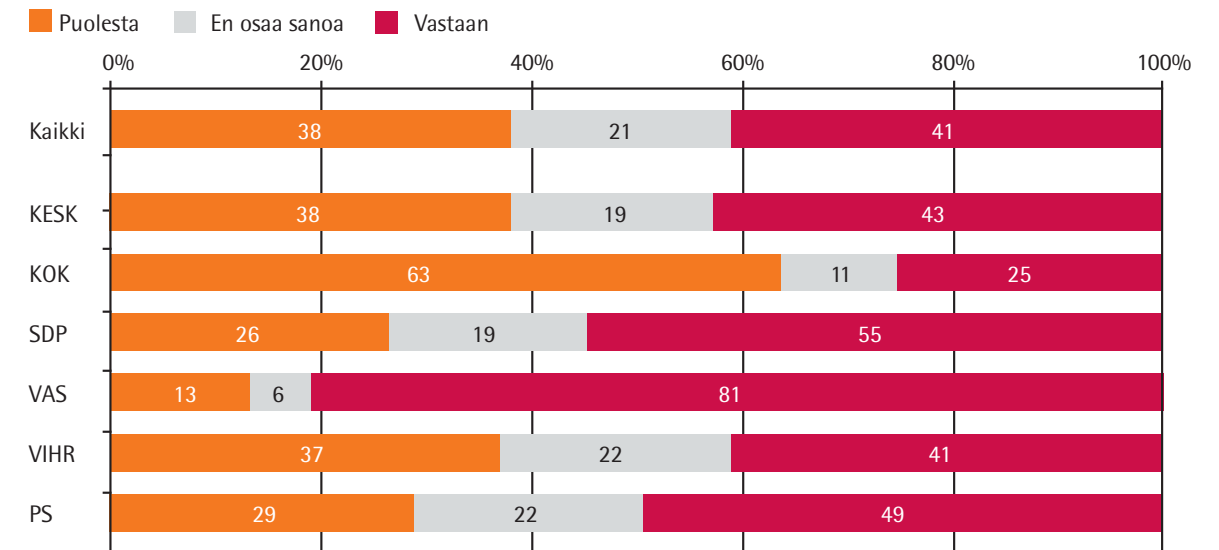
Ylemmät toimihenkilöt uskovat, että palveluiden laatu paranisi, jos yksityiset junayhtiöt tulisivat mukaan kilpailemaan raideliikenteessä. Samaan hengenvetoon he uskovat muita useammin, että junalla matkustamisen turvallisuus ja palveluiden saatavuus eri puolilla maata heikkenisivät. Työntekijöiden keskuudessa on keskimäärää enemmän niitä, jotka eivät osaa arvioida kilpailun vaikutuksia raideliikenteessä.

Puoluekanta heijastuu näkemyksissä

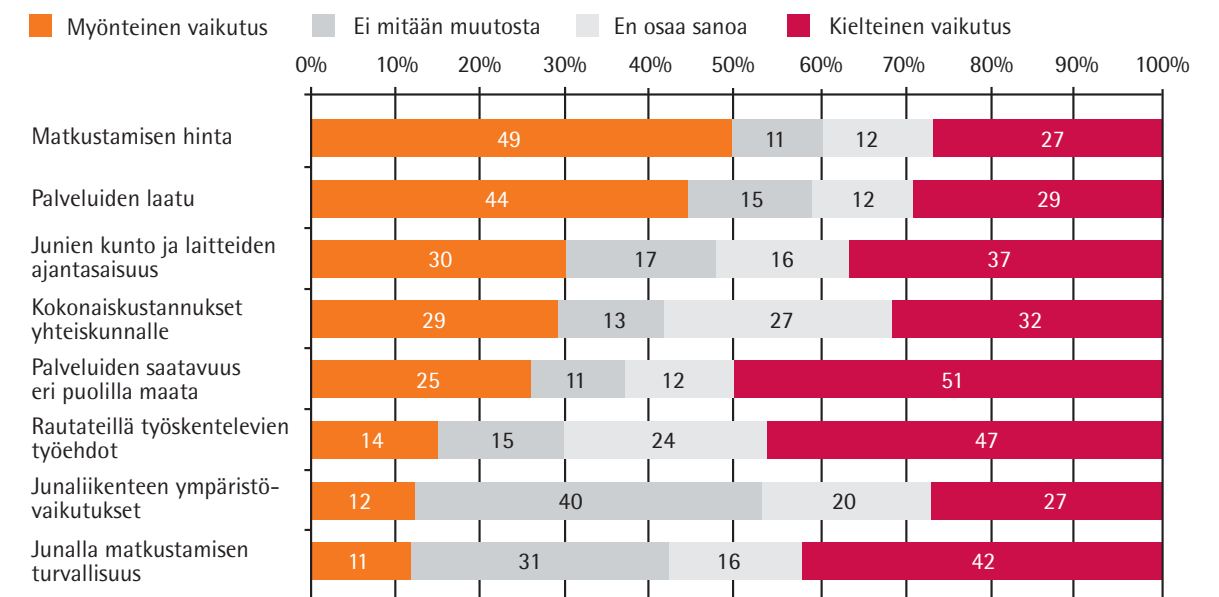
Kokoomuksen kannattajat ovat vakuuttuneita siitä, että matkustamisen hinnat muuttuisivat kuluttajien kannalta myönteiseen suuntaan ja palvelut paranisivat. Matkustamisen turvallisuutta ja palveluiden saatavuutta he kuitenkin epäilevät. Keskustan kannattajat nostavat tikun nokkaan etenkin palveluiden saatavuuden eri puolilla maata. Selvä enemmistö arvioi, että palveluiden saatavuus heikkenisi.

SDP:n ja Vasemmistoliiton tukijat uskovat muiden puolueiden kannattajia useammin, että rautateiden henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle olisi pelkästään kielteisiä vaikutuksia. Vasemmiston tukijat eivät ole vakuuttuneita myönteisistä vaikutuksista edes silloin, kun puhutaan matkustamisen hinnasta tai palveluiden laadusta.

Mielipiteet julkisten palveluiden ulkoistamisesta ja kilpailuttamisesta kansalaisten kannalta (%)



Minkälaisia vaikutuksia olisi sillä, että rautateiden henkilöliikenne Suomessa avattaisiin täydellisesti kilpailulle, jolloin yksityiset junayhtiöt tulisivat mukaan kilpailemaan raideliikenteessä (%)





MITÄ KAIKKIA LIIKKUMISTAPOJA KANSALAISET AIKOVAT KÄYTTÄÄ SEURAAVAN 12 KUUKAUDEN AIKANA?

Valtaosa pääkaupunkiseudun asukkaista aikoo käyttää julkisia kulkuvälineitä

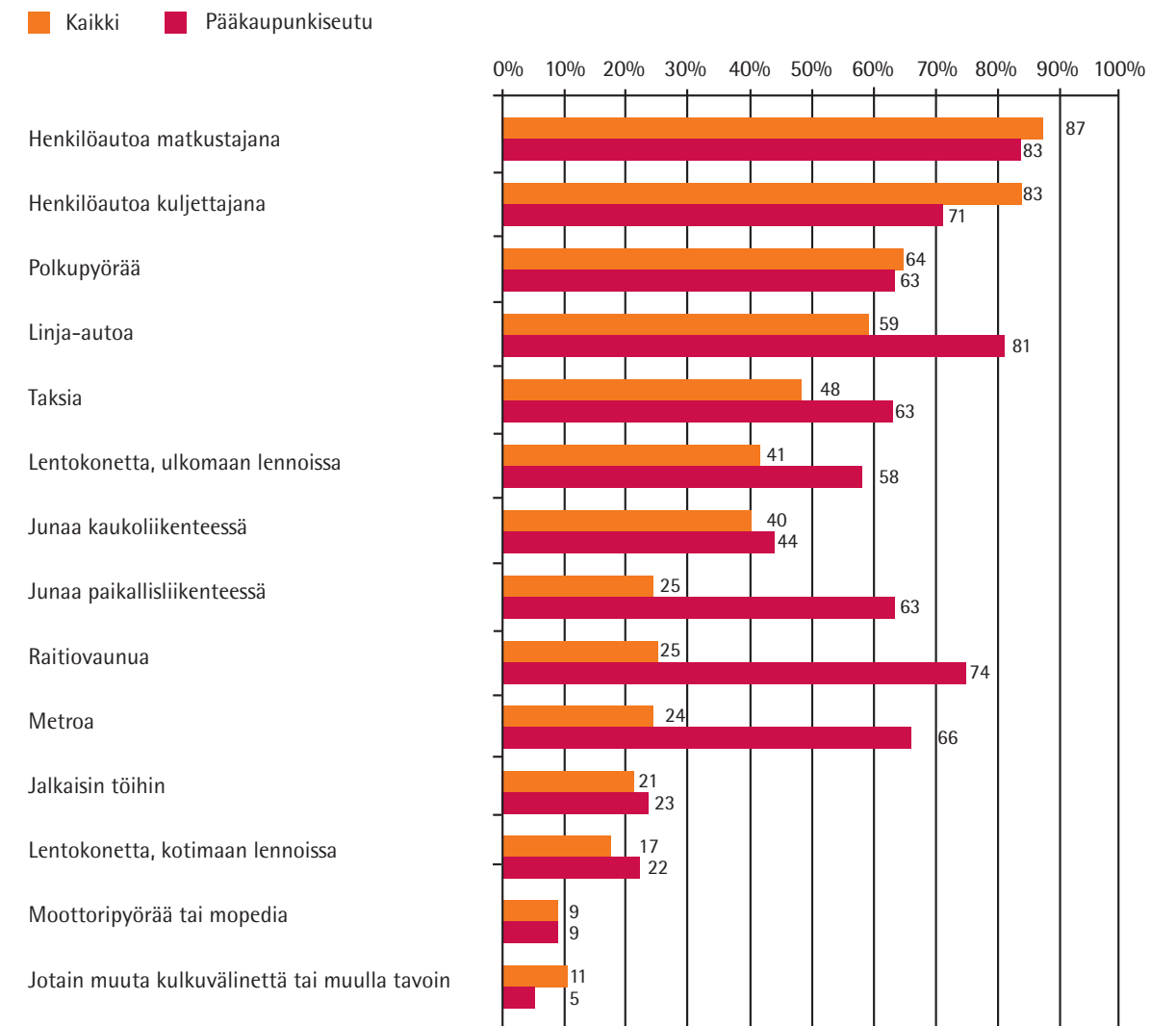
Väestöstä enemmistö aikoo seuraavan 12 kuukauden aikana käyttää kolmea eri liikkuemuotoa. Nämä ovat henkilöauto, polkupyörä ja linja-auto. Likimain joka toinen näkee edessä olevan myös taksin käytön.

Väestön liikkuistarpeet ja mahdollisuudet ovat eri osissa maata erilaisia. Pääkaupunkiseudulla neljä viidestä aikoo käyttää linja-autoa (81 %), kaksi kolmesta junaa paikallisliikenteessä (63 %) ja metroa (66 %). Enemmistö (58 %) pääkaupunkiseudun asukkaista sanoo myös käyttävänsä seuraavan 12 kuukauden aikana raitiovaunua.

Ylempien toimihenkilöiden keskuudessa korostuu taksin ja lentokoneen (ulkomaan lennot) käyttöaiheet. Opiskelijoiden ja nuorten alle 25-vuotiaiden aikeissa korkealla ovat polkupyörä, linja-auto ja kaukojunat.

Jos aikeita verrataan suhteutetusti siihen, mitä kaikkia kulkuvälineitä on käyttänyt edellisen 12 kuukauden aikana, lentokoneella matkustaminen yleistyisi. Tämä johtuu siitä, että etenkin Uudellamaalla ja pääkaupunkiseudulla asuvat otaksuvat käyttävänsä lentokonetta ulkomaanmatkoissa vastaisuudessa aiempaa useammin.

Mitä kaikkia liikkuemistapoja aikoo käyttää seuraavan 12 kk aikana? (%)





Raideammattilaisten yhteisjärjestö JHL ry (Raideammattilaiset) on uusi ammattijärjestökokonaisuus, jonka jäsenet työskentelevät lähes kaikissa raideliikenteen ammateissa.

Yhteisjärjestön tehtävänä on sen jäsenten ja raideliikenteen työntekijöiden tehokas ja laaja-alainen edunvalvonta osana Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry:tä. Tavoitteena on vastata toimintaympäristön muutoksiin, vahvistaa raideliikenteen asemaa, parantaa raideammattilaisten työsuhteen ehtoja, työtä, työympäristöä ja heidän yhteiskunnallisia vaikutusmahdollisuuksiaan.



Raideammattilaisten yhteisjärjestö JHL
puh. (09) 774 941 • Hakaniemenranta 1, 00530 Helsinki



441-167
Painotuote