

MARKO KORTETMÄKI & ARI JOLKKONEN (TOIM.)

Mennäänkö bussilla?

Käyttäjien käsityksiä Turun joukkoliikenteestä



MARKO KORTETMÄKI & ARI JOLKKONEN (TOIM.)

Mennäänkö bussilla?

Käyttäjien käsityksiä Turun joukkoliikenteestä



Kirjoittajat:

Osa 1: Jenni Mäkinen

Osa 2: Veli Heikki Maunila

Osa 3: Laura Eirola
Lauri Kemppainen
Aija Pippuri
Anniina Rautiainen
Antti Sokka

Toimittajat:

Marko Kortetmäki

Ari Jolkkonen

Turun ammattikorkeakoulun raportteja 71

Turun ammattikorkeakoulu
Turku 2008

Kannen suunnittelu: Erkki Tuomi

ISBN 978-952-216-044-7 (painettu)
ISSN 1457-7925 (painettu)

ISBN 978-952-216-045-4 (verkkojulkaisu)
ISSN 1459-7764 (verkkojulkaisu)

Painopaikka: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere

Verkkojulkaisun jakelu: <http://julkaisumyynti.turkuamk.fi>

SISÄLTÖ

ESIPUHE	5
---------	---

Marko Kortetmäki ja Ari Jolkkonen

TURUN KAUPUNGIN PAIKALLISLIIKENNEKYSELY 2007

Jenni Mäkinen

I TUTKIMUKSEN TAUSTA	10
2 JOUKKOLIIKENTEN HOUKUTTELEVUUS	11
2.1 Joukkoliikenteen palvelutaso	11
2.2 Hinta ja lippujärjestelmä	11
2.3 Palvelun laatu	13
2.4 Sosiaalinen turvallisuus	14
3 TURUN PAIKALLISLIIKENNEKYSELY	15
3.1 Kyselyyn vastanneiden tausta	15
3.2 Ajokortin ja auton omistus	16
3.3 Joukkoliikenteen käyttö	17
3.4 Joukkoliikenteen lippujen hinnat	21
3.5 Joukkoliikenteeseen liittyvän informaation hankinta	23
3.6 Bussikortin latauspaikat	25
3.7 Mielikuva joukkoliikenteen palvelutasosta	27
3.8 Paikallisliikenteen käytön lisääminen	29
3.9 Kehittämisehdotuksia	32
4 KEHITTÄMISEHDOTUKSIA	33
LÄHTEET	35

JOUKKOLIIKENNE – TURUN KESKUSTAN ELINVOIMAISUUS

Veli Heikki Maunila

1 JOHDANTO	38
2 JOUKKOLIIKENNE YHDYSKUNTARAKENTEES- SA	39
3 JOUKKOLIIKENTEN KYSYNTÄÄN VAIKUTTA- VIA TEKIJÖITÄ	40
4 LIIKENNEYHTEYDET JA YRITYSTEN SAA- VUTETTAVUUS	42
5 TUTKIMUSMENETELMÄT	44
5.1 Tutkimuksen tavoitteet	44
5.2 Tutkimuksen toteutus	44
6 TUTKIMUSTULOKSET	47
6.1 Muutokset liiketoiminnassa	47
6.2 Joukkoliikenteen kehittäminen/merkitys keskustan yrityksille	48
6.3 Tulevaisuuden suunnitelmia	52
6.4 Yhteistyö joukkoliikenteen kanssa	55
7 POHDINTA	57
LÄHTEET	60

MILLÄ TÖIHIN? TYÖMATKAN KULKUNEUVON VALINTAAN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

Laura Eirola, Lauri Kemppainen,
Aija Pippuri, Anniina Rautiainen
ja Antti Sokka

1 JOHDANTO	62
2 YLEISTIETOJA	64
3 SYYT KULKUNEUVON VALINTAAN	65
4 MUKAVUUS JA KULKUNEUVON VAIHTELU	68
5 PALVELU JA HINTA	71
6 MUUTA	74
7 YHTEENVETO	78
LÄHTEET	79

ESIPUHE

Suomessa linja-autoliikenne on pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta paikallisen joukkoliikenteen perusmuoto. Bussit voivat käyttää samaa katuverkkoa muun autoliikenteen tapaan, sekä reitit ovat muunneltavissa kysynnän mukaan ilman suurempia vaikeuksia.

Turun paikallisliikenteessä tehdään vuosittain noin 20 miljoonaa matkaa. Paikallisliikenteen bussit ajavat yli 10 miljoonaa linjakilometriä vuodessa. Joukkoliikennetoimisto suunnittelee reitit ja aikataulut. Liikennöitsijät valitaan kilpailutuksen kautta. Tällä hetkellä Turun sisäisestä liikenteestä 84 % ajetaan yksityisten bussiyriyten ja 16 % kaupungin oman liikennelaitoksen toimesta.

Henkilöautojen yleisyys kotitalouksissa on syönyt paikallisliikenteen matkustajamääriä. Turun kaupungin väestömäärän lisääntymisestä huolimatta linja-autojen käyttö on ollut viimeiset vuosikymmenet laskussa, mutta väheneminen näyttää saavuttaneen pohjan ja tällä hetkellä käyttäjämäärät ovat jo pienoisessa nousussa.

Turun kaupunki haluaa kehittää joukkoliikennettä palvelemaan asiakkaitaan entistä paremmin. Kehittämisessä keskeisenä osana on asiakkailta saatu palaute. Lisäksi ollaan kiinnostuneita potentiaalisista asiakkaista ja siitä, miten heidät saataisiin käyttämään joukkoliikennettä.

Tämä Turun joukkoliikennetoimiston tilaama ja Turun ammattikorkeakoulun toteuttama tutkimus on kolmiosainen. Tutkimuksen ensimmäinen osa on kvantitatiivinen kyselytutkimus, jonka tarkoituksena on selvittää paikallisliikenteen nykyisten ja potentiaalisten käyttäjien mielipiteitä paikallisliikenteestä ja sen käyttöä lisäävistä tekijöistä. Tutkimuksen toisen osan tarkoituksena on selvittää, miten joukkoliikennettä kehittämällä voitaisiin parantaa Turun keskustan yritysten saavutettavuutta. Lisäksi pyritään selvittämään, millaiseen yhteistyöhön keskustan yritykset olisivat valmiita tutkimuksen toimeksiantajan, Turun joukkoliikennetoimiston, kanssa ja millainen vaikutus yritysten mielestä joukkoliikenteellä on niiden toimintaan. Tutkimuksen kolmannessa osassa selvitetään kvalitatiivisin menetelmin paikallisliikenteen toimivuutta työmatkalla sekä kulkuneuvon valintaa ja siihen liittyviä syitä.

I Paikallisliikennekysely

Osan yksi artikkeli perustuu Jenni Mäkisen insinööritutkinnon (AMK) opinnäytetyöhön. Tutkimuksen yhtenä tarkoituksena oli selvittää Turun paikallisliikenteen asiakkaiden ja potentiaalisten asiakkaiden mielipiteitä paikallisliikenteestä ja sen käytön lisäämiseen vaikuttavista tekijöistä. Tutkimus toteutettiin asiakaskyselynä.

Kysely toteutettiin alkutalvesta 2007. Paperimuotoinen kyselykaavake lähetettiin 1500 turkulaiseen kotitalouteen ja vastauksia saatiin takaisin 265. Kyselykaavake laadittiin myös sähköiseen

muotoon, eli kyselyyn oli mahdollista vastata Internetin välityksellä. Linkki kyselykaavakkeeseen oli Turun joukkoliikenteen Internet-sivuilla sekä suomen- että ruotsinkielisenä. Kaikkiaan vastauksia tuli 2115 kappaletta.

Kyselyssä selvitettiin vastanneiden pääasiallisia kulkumuotoja, paikallisliikenteen käyttötaajuutta sekä käytettyjä lipputyyppejä. Kyselyssä haluttiin selvittää eri lippuvaihtoehtojen sopiviksi pidettyjä hintatasoja sekä toivomuksia lippujen latauspaikoiksi. Informaation hankinnan helpoutta haluttiin selvittää eri lähteistä. Lisäksi kyseltiin vastaajien mielipiteitä erilaisiin joukkoliikennettä koskeviin väittämiin.

Osa kyselyn vastauksista oli täysin odotetun kaltaisia, mutta mielenkiintoisiakin vaihtoehtoja vastausten joukosta löytyi. Työsuhdematkalipun käyttöönotto toisi mukanaan vastausten perusteella paljon uusia käyttäjiä paikallisliikenteeseen. Yli puolet vastaajista ilmoitti sopivaksi kertalipun hinnaksi, ennen tammikuussa voimaan tullutta hinnan korotusta, 2,0 euroa. Mielenkiintoiseksi asian tekee se, että arvokortilla matkustettaessa matkasta maksetaan juuri tuo 2,0 euroa.

II Joukkoliikenne – Turun keskustan elinvoimaisuus

Osion kaksi artikkelin pohjana on Veli Heikki Maunilan tradenomitutkinnon opinnäytetyö.

Kaupungin keskusta on sekä palvelu- että työpaikkakeskus mutta myös kaupallinen, hallinnollinen ja kulttuurinen keskus. Näiden kaikkien osa-alueiden kehittäminen luo keskustasta kilpailukykyisen. Toimivan keskustan tunnusmerkkejä ovat asioinnin helppous ja miellyttävyys. Tähän olennaisesti vaikuttava seikka on toimivat liikennejärjestelyt. Etenkin joukkoliikenne- ja pysäköintijärjestelyillä pystytään vaikuttamaan suuresti keskustan yritysten saavutettavuuteen.

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten Turun keskustan yrityksissä suhtaudutaan joukkoliikennejärjestelyihin yritysten saavutettavuuden näkökulmasta. Millainen vaikutus joukkoliikenteellä on yrityksen liiketoimintaan? Lisäksi selvitetään, millaisia ehdotuksia yritysten edustajilla on joukkoliikenteen parantamiseksi.

Tutkimuksen lähestymistapa on kvalitatiivinen. Lähestymistavan valinnan keskeinen peruste on yrityskyselyjen huono vastausprosentti. Tutkimus toteutettiin teemahaastatteluna. Tutkimukseen valittiin 22 Turun keskustassa toimivaa eri alojen yritystä tai julkisen palvelun organisaatiota. Turun keskusta rajattiin melko tarkkaan Kauppatorin ympäristöön. Haastattelut toteutettiin 1.3.–13.4. 2007.

Haastateltavat arvioivat joukkoliikenteellä olevan positiivinen vaikutus yritysten saavutettavuuteen, ja joukkoliikenteen toivottiin kasvattavan matkustajamääräänsä. Yrityksille on tärkeää, että linja-autoilla pääsee vaivattomasti aivan ydinkeskustaan, ja kaikkien linja-autojen saapumista Kauppatorille pidettiin ehdottoman hyvänä asiana. Yritykset suhtautuivat kaiken kaikkiaan joukkoliikenteeseen positiivisesti, ja sen maine haastateltujen yrittäjien silmissä oli hyvä. Negatiivisena asiana esiin nousi lipun hintojen nousu, jonka arvioitiin heikentävän joukkoli-

kenteen imagoa kuluttajien silmissä. Varsinaisia parantamis- tai kehitysehdotuksia yrityksillä oli niukasti. Yritykset jättivät joukkoliikenteen kehittämisen Joukkoliikennetoimiston huoleksi.

III Millä töihin? Työmatkan kulkuneuvon valintaan vaikuttavat tekijät

Osion kolme artikkeli perustuu Laura Eiolan, Lauri Kemppaisen, Aija Pippurin, Anniina Rautiaisen ja Antti Sokaan markkinointitutkimuksen kurssilla tekemään harjoitustyöhön.

Artikkelissa tarkastellaan Turun paikallisliikenteen toimivuutta työmatkalla sekä kulkuneuvon valintaa ja siihen liittyviä syitä. Miksi linja-auto on säännöllisesti käytettävä kulkuneuvo vain pienelle osalle työntekijöistä, ja miten tyytyväisiä ihmiset ovat Turun paikallisliikenteeseen?

Selvityksen kohteeksi valittiin se, miten Turun Kupittaaan alueella työskentelevät ihmiset kulkevat työmatkansa ja mitkä tekijät vaikuttavat kulkuneuvon valintaan. Tarkoituksena oli saada mukaan erilaisia matkustusvaihtoehtoja käyttäviä ihmisiä, jotta saataisiin laajempi kuva kulkuneuvon valintaan vaikuttavista tekijöistä. Tutkimuksessa haastateltiin 24 Kupittaaan alueella työskentelevää henkilöä.

Tutkimus toteutettiin teemahaastatteluin. Teemoiksi valittiin kulkuneuvon ja sen valintaan liittyvät syyt, hintatyytyväisyys, aikataulu- ja linjatietämys sekä erilaiset negatiiviset ja positiiviset bussikokemukset. Haastattelut suoritettiin työpaikoilla, ja äänitetyt haastattelut litteroitiin.

Haastateltavat käyttävät erilaisia kulkuneuvoja työmatkallaan. Auton omistaja saattoi joskus valita mieluummin linja-auton viihtyvyyden ja ihmisvilinän takia, joku taas valitsi mieluummin polkupyörän säällä kuin säällä. Kulkuneuvon valintaan liittyvät syyt eivät aina olleet yksiselitteisiä.

Haastateltavat olivat melko tyytyväisiä Turun paikallisliikenteeseen, mutta parannusehdotuksiakin löytyi. Etenkin autoilijat toivoivat parempia linjayhteyksiä ja linja-autopysäkkejä myös pääteiden varrelle. Moni heistä olisi valmis vaihtamaan työmatkansa kulkuneuvoksi linja-auton, jos linjayhteydet olisivat heille sopivammat. Linjayhteyksien lisäksi parannusta toivottiin muuan muassa aikataulujen pitävyyteen ja kuljettajien palveluolttiuteen.

Turussa 16.3.2008

Marko Kortetmäki ja Ari Jolkkonen

**TURUN KAUPUNGIN
PAIKALLISLIIKENNEKYSELY 2007**

JENNI MÄKINEN

Kyselytutkimus toteutettiin Turun joukkoliikennetoimiston toimeksiannosta. Tutkimuksen päätavoitteena oli tuottaa tietoa potentiaalisten joukkoliikenteen käyttäjien mielipiteistä, joita voidaan hyödyntää kehitettäessä joukkoliikennettä Turussa. Tutkimus toteutettiin kyselylomakkeella, joka laadittiin yhteistyössä Turun joukkoliikennetoimiston henkilöstön kanssa. Lomake testattiin 25:llä Turun AMK:n opiskelijalla.

Kaavakkeesta lähetettiin paperiversio 1500 turkulaiseen kotitalouteen, joista 500 oli Haritun alueelta, 500 Uittamon alueelta sekä 500 Hirvensalon alueelta. Postitse jaettujen kirjeiden alueet on valittu joukkoliikennetoimiston toiveesta. Vastauksia postitse jaettuihin kyselykaavakkeisiin saatiin 275 kappaletta, joista kuitenkin 10 jouduttiin hylkäämään sen takia, että pakollisiin kysymyksiin ei ollut vastattu. Kaksi hylätyistä vastauskaavakkeista oli täysin tyhjiä. Paperimuotoisen kyselyn vastausprosentti oli 18,3 %. Paperimuotoisen kyselylomakkeen saatekirjeessä kehoitettiin vastaamaan myös Internetin välityksellä, joten todellinen vastausprosentti ei välttämättä jäänyt näin alhaiseksi.

Kyselyn Internet-versio oli saatavissa sekä suomen- että ruotsinkielisenä. Internetkysely oli avoinna Turun kaupungin joukkoliikennetoimiston Internet sivuilla suomenkielisenä 12.2.–15.3.2007 ja ruotsinkielisenä 21.2.–15.3.2007. Internet-sivustoista lähetettiin ryhmäpostitusviesti Turun AMK:n Lemminkäisenkadun opiskelijoille ja opettajille. Nettikysely saavutti suuren suosion, ja vastanneita olikin kaikkiaan 1850. Kaiken kaikkiaan vastauksia kyselyyn tuli 2115 kappaletta.

2

JOUKKOLIIKENTEN HOUKUTTELEUVUUS

2.1 JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTASO

Ympäristöministeriön Suomen kaupungeille tekemän tutkimuksen perusteella joukkoliikenteen palvelutason päätekijöitä ovat vuoroväli, etäisyys pysäkille sekä matka-aika. Jos vuoroväli on 10 minuuttia tai tiheämpi, matkustajan ei tarvitse tuntea aikataulua. Tyydyttävä vuoroväli voi kuitenkin olla myös huomattavasti tätä pidempi. Harvaa vuoroväliä voi paikata hyvällä täsmällisyydellä, tällöin matkustaja ei joudu odottelemaan, mikäli bussi tulee ajallaan. Hyväksyttävänä kävelymatkana pysäkille pidetään 400:aa metriä. Täsmälliseen ja nopeaan joukkoliikenteeseen, kuten metroon, saatetaan kävellä tai pyöräillä kilometrikin. Lyhyet kävelymatkat tekevät kuitenkin joukkoliikenteen houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi. (Ympäristöministeriö 2003, 113–114.)

Katkeamaton matkaketju ovelta ovelle on myös yksi keino joukkoliikenteen markkinaosuuden nostamiseen. Tämä edellyttää kuitenkin kaikkien liikenteen osatekijöiden, eli infrastruktuurin, informaation, eri liikennejärjestelyjen yhteensovittamisen, joukkoliikenteen esteettömyyden ja helppokäyttöisyyden, liikennepalvelun ja kaluston laadun huomioimista. Infrastruktuurin kehittämisessä on turvattava myös uudet joukkoliikenneyhteydet kuten linja-autoliikenteen tarvitsemat kadut ja kaistat. Joukkoliikenteen sujuvuutta ja laatua voidaan turvata joukkoliikennekatujen ja kaistojen, liikennevaloetuuksien ja korkeatasoisten pysäkkien avulla. Joukkoliikenteen kaluston kehittäminen lisää houkuttelevuutta. Matalalattiakaluston yleistyminen parantaa joukkoliikenteen esteettömyyttä. Tämä ei kuitenkaan riitä, vaan kilpailu mukavien ja hyvin varusteltujen henkilöautojen kanssa vaatii joukkoliikenteen kalustolta myös viihtyisyyttä, tilaa, meluttomuutta ja siisteyttä. (Ympäristöministeriö 2003, 114–115.)

Joukkoliikenteen linjan sijoittaminen katuverkkoon on tasapainoilua asian eri puolien kanssa. Asutusta ja toimintoja (työpaikat, koulut tai kaupat) lähellä olevan kadun käyttäminen tuo hyvän palvelutason, mutta linja-auto voi olla melun lähde ja heikentää liikenneturvallisuutta. Kun reitit kulkevat pääväylillä, eduiksi lukeutuvat nopeus sekä suorat ja sujuvat yhteydet, mutta kävelyetäisyys pysäkeille kasvaa.

2.2 HINTA JA LIPPUJÄRJESTELMÄ

Usein joukkoliikennettä tuetaan verovaroin. Tuki on joukkoliikenteelle välttämätön, jotta joukkoliikenne koetaan kilpailukykyiseksi vaihtoehdoksi henkilöautolle. Lippuhintojen alentaminen lisäisi joukkoliikenteen suosiota, mutta veronmaksajille tämä kävisi kalliiksi. Hintatason lisäksi lippujärjestelmällä ja sen helppokäyttöisyydellä on merkitystä. Lippujärjestelmän help-

pokäyttöisyys auttaa matkustajaa, mutta sillä on merkitystä myös liikenteen nopeuteen. Monitkaiset järjestelmät vievät kuljettajan aikaa ja hidastavat näin liikennettä. (Ympäristöministeriö 2003, 114,160.)

Matkustajan kannalta houkuttelevin vaihtoehto on näyttölippu ja tasataksa, joka on riippumaton matkan pituudesta. Kaupunkien linja-autoliikenteessä tasataksa onkin käytetyin vaihtoehto. Lisäksi käytössä on kuukausi- tai muita vastaavia kausilippuja. Seutulippujärjestelmä on tehty edistämään joukkoliikenteen käyttöä seutukunnan sisällä. Järjestelmällä on tarkoitus tehdä joukkoliikenne edulliseksi ja helpoksi niin, että vaihdot linjojen ja liikenteenharjoittajien välillä onnistuvat ilman lisämaksuja samalla lipulla. Seutuliput ovat usein 30 päivän lippuja, joilla on rajaton matkustusoikeus, lippu onkin tällöin houkutteleva vaihtoehto myös muille kuin työmatkoille. (Ympäristöministeriö 2003, 161.)

Joukkoliikenteen kilpailukykyyn vaikuttaa myös lipun hinnan suhde muiden kulkumuotojen kustannuksiin. Pysäköintimaksuilla voidaan pitkäaikainen pysäköinti tehdä vähemmän houkuttelevaksi vaihtoehdoksi, ja näin ohjataan ihmisiä kulkemaan työmatkansa joukkoliikenteellä. Rungas pysäköintipaikkojen tarjonta ja edullinen hinnoittelu taas lisäävät keskustan liikennemääriä. (Ympäristöministeriö 2003, 194.)

Turussa kalleimman maksuvyöhykkeen pysäköintitaksa vuonna 2007 on 0,2 euroa / 5 minuuttia eli tunnin pysäköinti maksaa 2,4 euroa. Turun kaupungin keskustassa kallein maksuvyöhyke rajautuu Aurajoen, Humalistonkadun, Puutarhakadun sekä Aninkaistenkadun alueelle. Alueen pysäköintipaikoilla on eripituisia maksimipysäköintiaikoja puolesta tunnista kahteen tuntiin. (Hakala 27.3.2007.)

Kertalipun hinta

Liikenne- ja viestintäministeriön tekemän tutkimuksen mukaan kertalipun hinta oli kaupungeissa 2,3 euroa vuonna 2003. Seuraavana vuonna kaikissa tutkimuskaupungeissa kertalipun hinta oli nostettu 2,4 euroon. Tutkimuksen kaupungit olivat Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä, Pori, Lappeenranta, Vaasa, Kotka ja Joensuu. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2/2005, 28.)

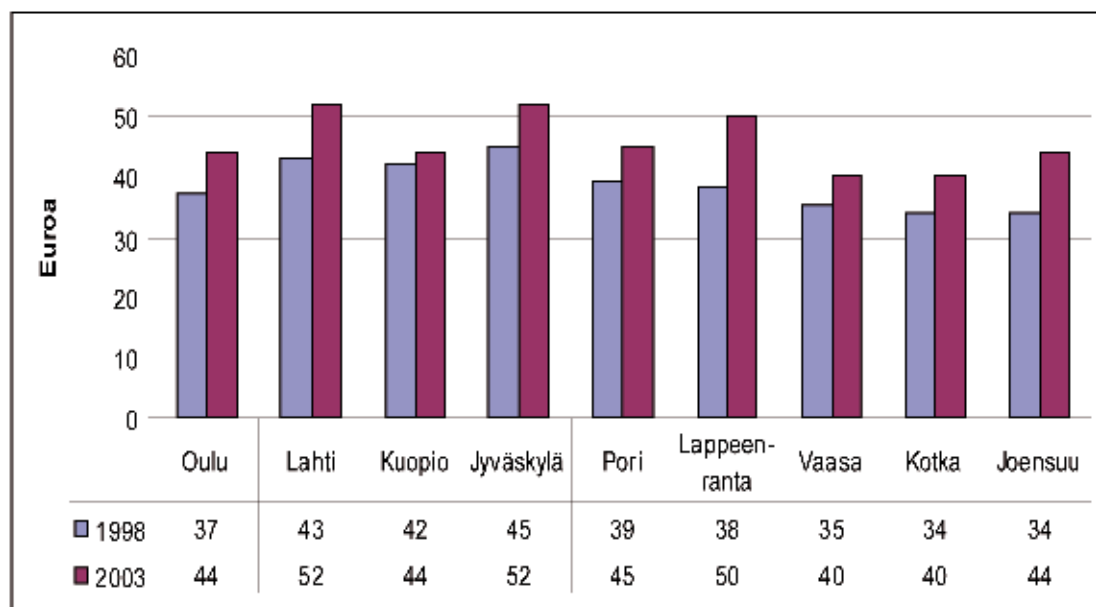
Turussa aikuisen kertalipun hinta oli 2 euroa vuonna 2006. Hintaa kuitenkin korotettiin 2,5 euroon 15.1.2007, juuri ennen tämän tutkimuksen suorittamista. Lastenlippu (7–14-vuotiaat) maksaa 1,2 euroa. Aikuisen kertalipun hinta yöaikaan klo 23–04 on 3,5 euroa ja lastenlippu 2,2 euroa. Turussa kertalipun hintaan sisältyy 2 tunnin vaihto-oikeus. (Turun joukkoliikennetoimiston Internet-sivut [viitattu 25.3.2007].)

Kausilipun hinta

Kuviossa 1 on kuvattu kausilipun, eli 30 päivän lipun hintaa, eri kaupungeissa. Hinta vaihteli tutkituissa kaupungeissa 40 ja 52 euron välillä. Halvin kausilippu löytyy Vaasasta ja Kotkasta (40 euroa) ja kallein kausilippu on Lahdessa ja Jyväskylässä (52 euroa). (Liikenne- ja viestintäministeriö 2/2005, 28.)

Turun kaupungissa kausilippu, eli 30 päivän lippu, maksaa yli 20-vuotiaille aikuisille 43 euroa ja nuorille 15–19-vuotiaille sekä turkulaisille 20–30-vuotiaille opiskelijoille 28 euroa. Lasten (7–14-vuotiaat) kausikortti maksaa 20 euroa. Muille kuin turkulaisille kausikortti maksaa 56 euroa. (Turun joukkoliikennetoimiston Internet-sivut [viitattu 25.3.2007].)

Turussa on käytössä myös ns. arvokortti, johon lisätään arvoa eli rahaa. Arvokortilta veloittettava summa riippuu matkan ajankohdasta ja matkustajan tariffiryhmästä. Arvokortilla matkustettaessa yli 20-vuotiaalta aikuiselta veloitetaan 2,0 euroa päiväaikaan ja 3,0 euroa klo 23–04. Nuorten, opiskelijoiden, eläkeläisten ja invalidien vastaavat veloitussummat ovat normaaliaikaan 1,4 euroa, arkipäivisin klo 9–12:59 1,2 euroa sekä yöllä klo 23–04 2,4 euroa. 7–14-vuotiailta lapsilta sekä varus- ja siviilipalvelumiehiltä veloitetaan arvokortilta normaaliaikaan arkipäivällä 1,0 euroa sekä yöllä 2,0 euroa. Arvokortilla kuljettaessa sisältyy matkaan vapaa 2 tunnin vaihto-oikeus. (Turun joukkoliikennetoimiston Internet-sivut [viitattu 25.3.2007].)



KUVIO 1. Aikuisen kausilipun hinta tutkimuskaupungeissa vuonna 1998 ja 2003 (liikenne- ja viestintäministeriö 2/2005, 28).

2.3 PALVELUN LAATU

Joukkoliikennealalla työskentelevän henkilöstön motivoinnilla on suuri merkitys toteutuvaan palvelun laatuun. Palvelutason kehittäminen ja parantaminen vaatii ammattitaitoa. Joukkoliikennealan töihin tullaan mahdollisesti huonolla koulutuksella esimerkiksi työllistämiskoulutuksen kautta. Henkilökunnan ammattitaitoa voitaisiin kehittää järjestämällä peruskoulutusta sekä lisäämällä jatkokoulutusta alalle. (Liikenne- ja viestintäministeriö 51/2004, liite 11.)

2.4 SOSIAALINEN TURVALLISUUS

Henkilökohtainen turvallisuus on yksi kulkuvälineen valintaan vaikuttavista tekijöistä. Pelon vuoksi julkisen liikenteen käyttöä vältellään tai sitä ei käytetä ollenkaan. Matkustajan henkilökohtaisen turvallisuuden parantamisella pystytäänkin vaikuttamaan joukkoliikenteen matkustajien halukkuuteen käyttää joukkoliikennettä. Turvallisuuden parantaminen lisää myös kuljettajien työssä viihtymistä ja jaksamista. (Liikenne- ja viestintäministeriö 53/2006, 66.)

Turvattomuuden tunne linja-autopysäkeillä tai yksin kulkiessa vaikuttaa joukkoliikenteen käyttöön varsinkin naisten keskuudessa. Tutkimuksen mukaan 60–70 % naisista pelkää häirintää tai väkivaltaa niin paljon, että välttää tiettyinä aikoina yksin liikkumista. Miesten keskuudessa turvattomuuden tunne lisääntyy iän myötä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 9/2007, 50.)

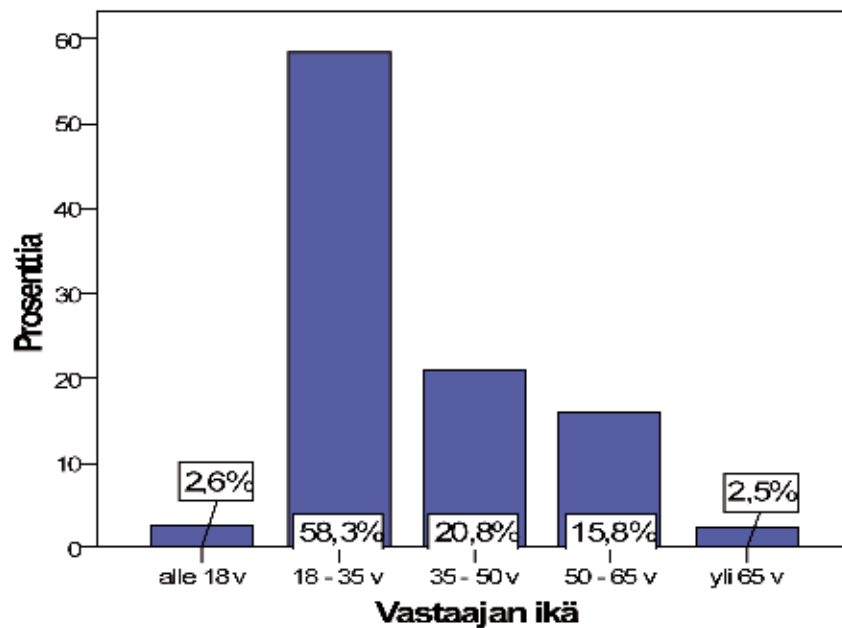
3

TURUN PAIKALLISLIIKENNEKYSELY

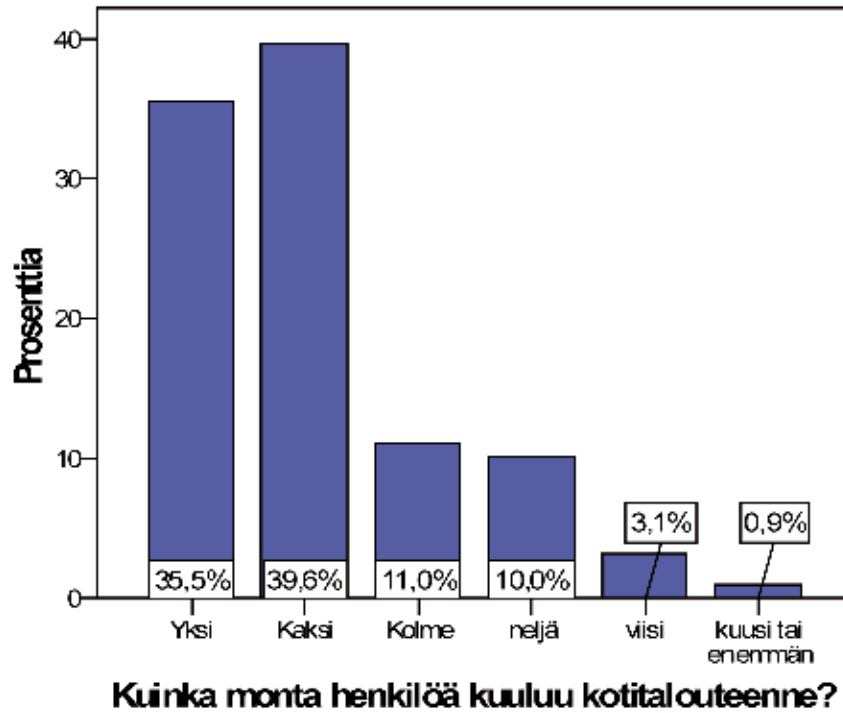
3.1 KYSELYYN VASTANNEIDEN TAUSTA

Kyselytutkimukseen vastanneista 64,7 % oli naisia ja 35,3 % miehiä. Vastanneista 2,6 % oli iältään alle 18-vuotiaita. Vastaajista suurin osa eli 58,3 % oli iältään 18–35-vuotiaita, ja 35–50-vuotiaita oli vastanneista 20,8 %. Iältään 50–65-vuotiaita oli vastanneista 15,8 % ja yli 65-vuotiaita oli 2,5 %. Vastaajien ikäjakauma löytyy kuviosta 9.

Vastaajista yksin asuvia oli 35,5 % ja pariskuntia 39,6 %. Kolmihenkisiä talouksia vastanneista oli 11,0 % ja nelihenkisiä talouksia 10,0 %. Viisihenkisissä talouksissa asui 3,1 % vastaajista. Vastanneista 0,9 % asui kuusi tai useampia henkilöitä käsittäneissä talouksissa. Talouksien koon jakauma on kuviossa 10.



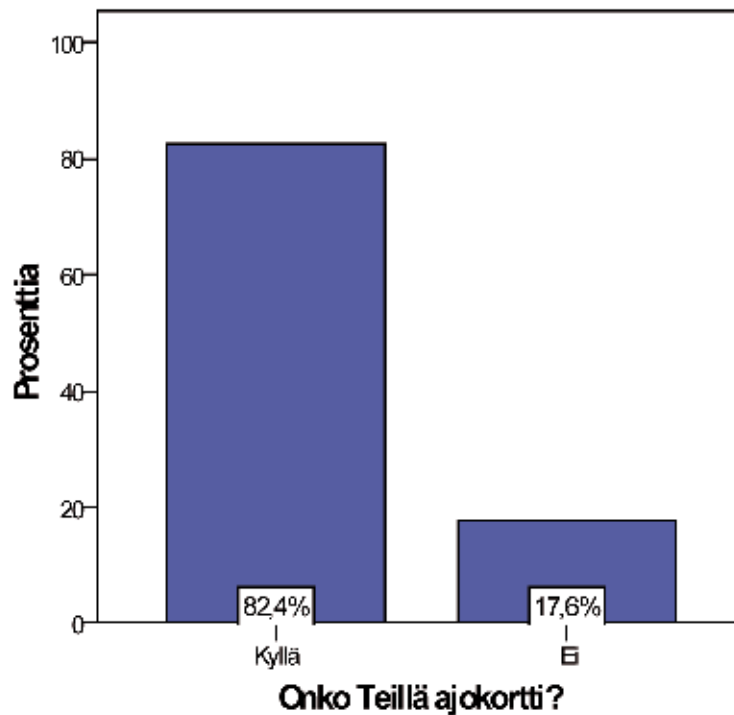
KUVIO 2. Kyselyyn vastanneiden ikäjakauma.



KUVIO 3. Vastaajien kotitalouksien koko.

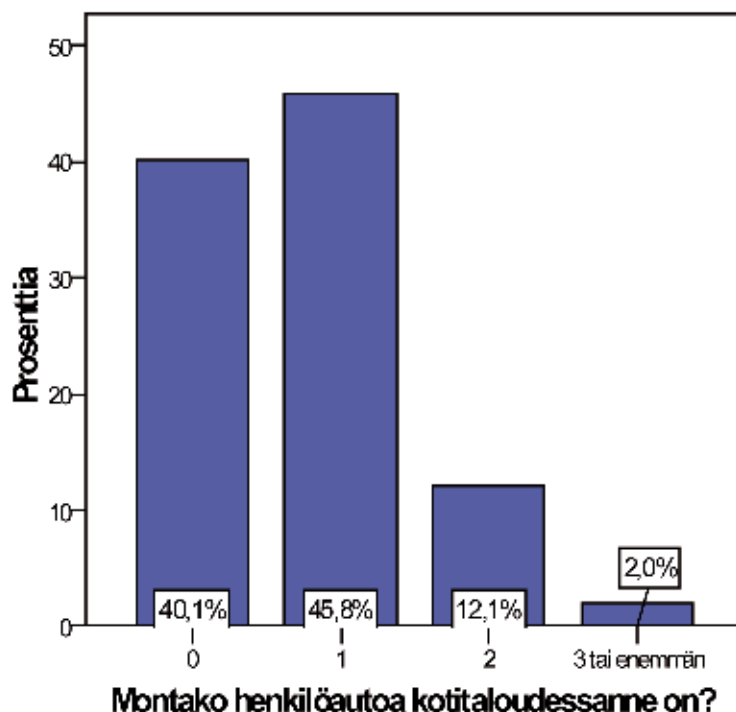
3.2 AJOKORTIN JA AUTON OMISTUS

Kuviosta 4 nähdään, että 82,4 % vastaajista omistaa ajokortin ja vain 17,6 %:lla ei ole ajokorttia.



KUVIO 4. Ajokortin omistaminen kyselyyn vastanneiden keskuudessa.

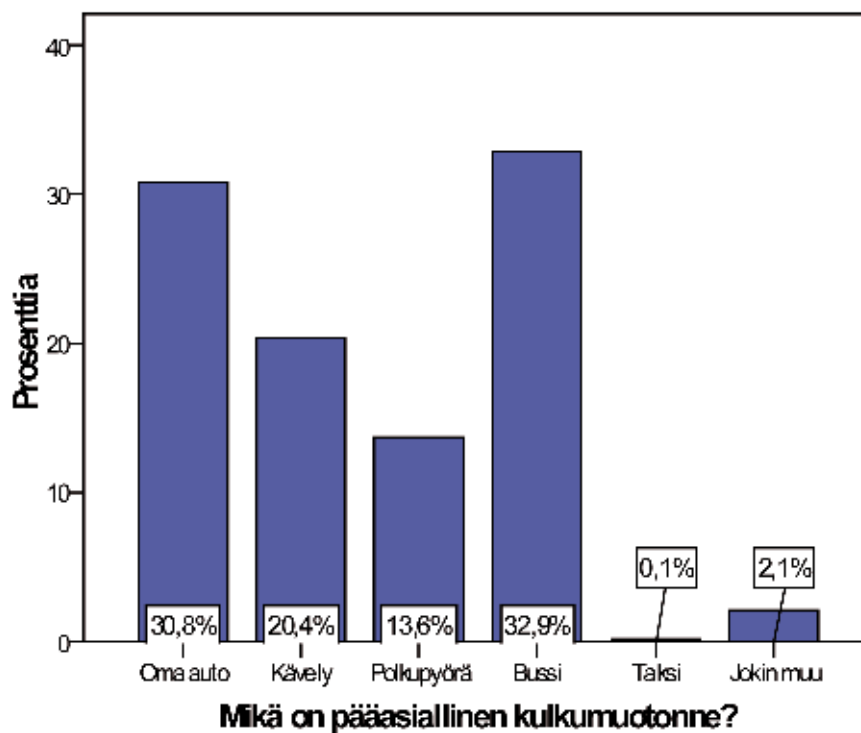
Vastaajien talouksista 40,1 %:lla ei ole henkilöautoa käytettävissä. Yhden auton talouksissa elää 45,8 % vastaajista ja kahden auton taloudessa 12,1 % vastaajista. Kaksi prosenttia vastaajista asuu taloudessa, jossa on autoja kolme tai enemmän (kuvio 5).



KUVIO 5. Autojen lukumäärä kyselyyn vastanneiden talouksissa.

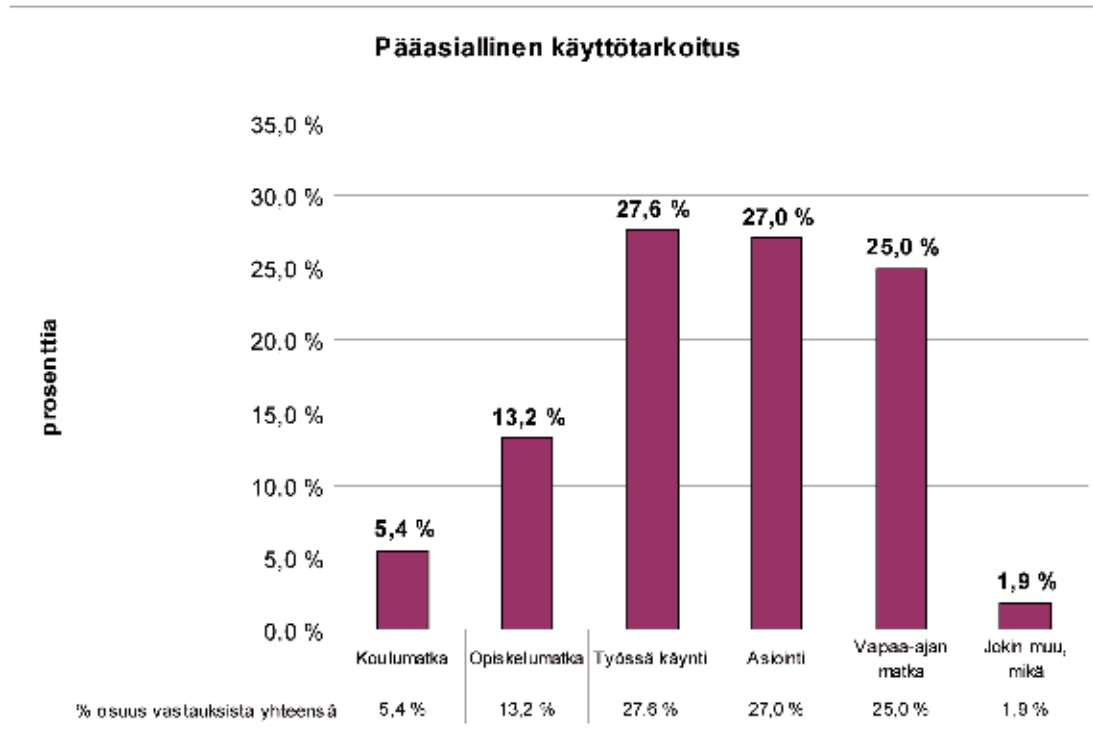
3.3 JOUKKOLIIKENTEN KÄYTTÖ

Kuviosta 6 käy ilmi kyselyyn vastanneiden pääasiallinen kulkumuoto. Vastaajista 32,9 % ilmoittaa pääasiallisesti käyttävänsä linja-autoa. Omaa autoa taas käyttää 30,8 % vastanneista. Kävelleen matkansa pääasiassa hoitavia oli kyselyyn vastanneista 20,4 %, ja polkupyörällä kulkee 13,6 % vastaajista. Taksi on melko vähän käytetty kulkumuoto, pääasiallisesti taksia käyttäviä on vain 0,1 % vastaajista. Vastaajista 2,1 % on ilmoittanut käyttävänsä jonkun toisen autoa, junaan tai jotakin muuta kulkutapaa. Suurin osa kuitenkin tähän kohtaan vastanneista on ilmoittanut käyttävänsä useampaa kulkumuotoa, esimerkiksi vuodenaikojen vaihtelun mukaisesti.



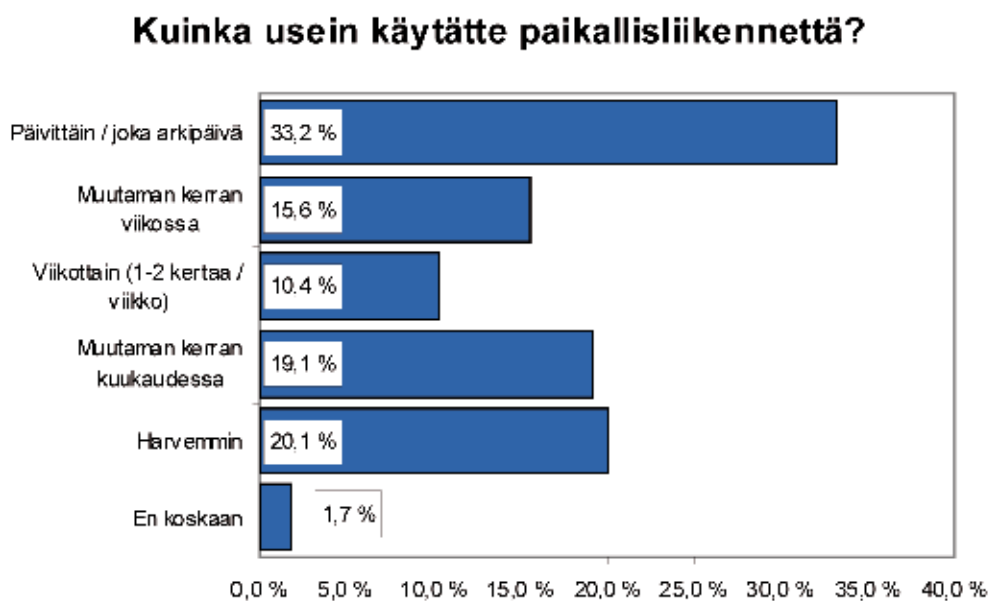
KUVIO 6. Pääasiallinen kulkumuoto.

Kyselyyn vastanneilta tiedusteltiin pääasiallista paikallisliikenteen käyttötarkoitusta. Tähän kysymykseen pystyi valitsemaan useamman vaihtoehdon. Kuviossa 7 on verrattu vastauksia kokonaisvastausmäärään. Työssäkäynti on eniten valittu vaihtoehto 27,6 % osuudella. Asiointimatkojen osuus paikallisliikenteen käytöstä on 27,0 % ja vapaa-ajan matkojen osuus 25,0 %. Opiskelumatkojen osuus on 13,2 % ja koulumatkojen osuus kyselyyn vastanneiden käyttötarkoituksista on 5,4 %, ja kohdan Jokin muu osuus on 1,9 %. Kohtaa Jokin muu tarkasteltaessa suosituin vaihtoehto on erilaiset vapaa-ajan matkat, toisena tulevat harrastuksiin liittyvät matkat sekä kolmantena työhön liittyvät matkat.



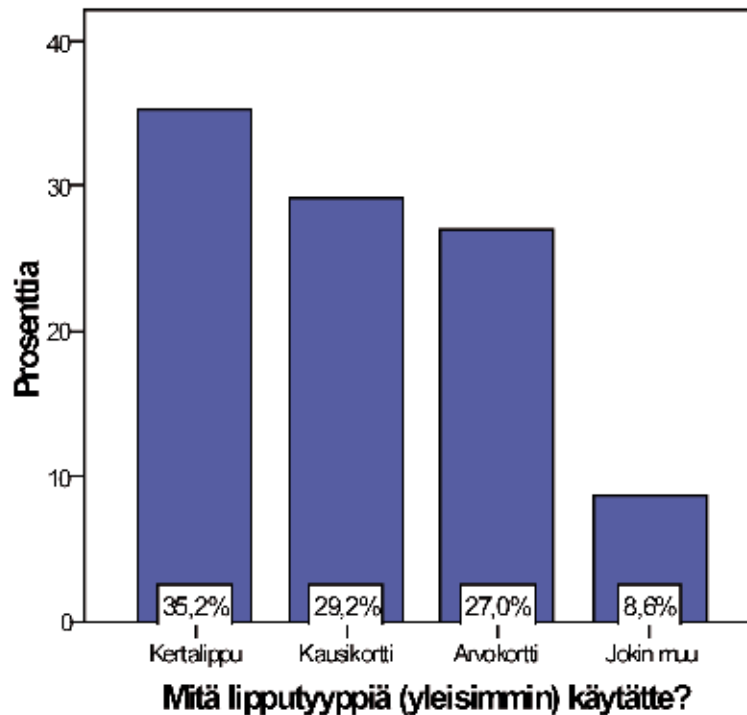
KUVIO 7. Mihin tarkoitukseen pääasiassa käytätte/käyttäisitte paikallisliikennettä?

Kuviossa 8 on kyselyyn vastanneiden joukkoliikenteen käyttötaajuus. Päivittäin joukkoliikennettä ilmoittaa käyttävänsä 33,2 %. Vastaajista 15,6 % käyttää joukkoliikennettä muutaman kerran viikossa, ja viikoittain, eli 1–2 kertaa viikossa, joukkoliikennettä käyttää 10,4 % käyttäjistä. Muutaman kerran kuukaudessa käyttäviä on 19,1 % vastaajista, ja harvemmin joukkoliikennettä käyttää 20,1 % kyselytutkimukseen vastanneista. Henkilöitä, jotka eivät koskaan käytä joukkoliikennettä on 1,7 % vastanneista.



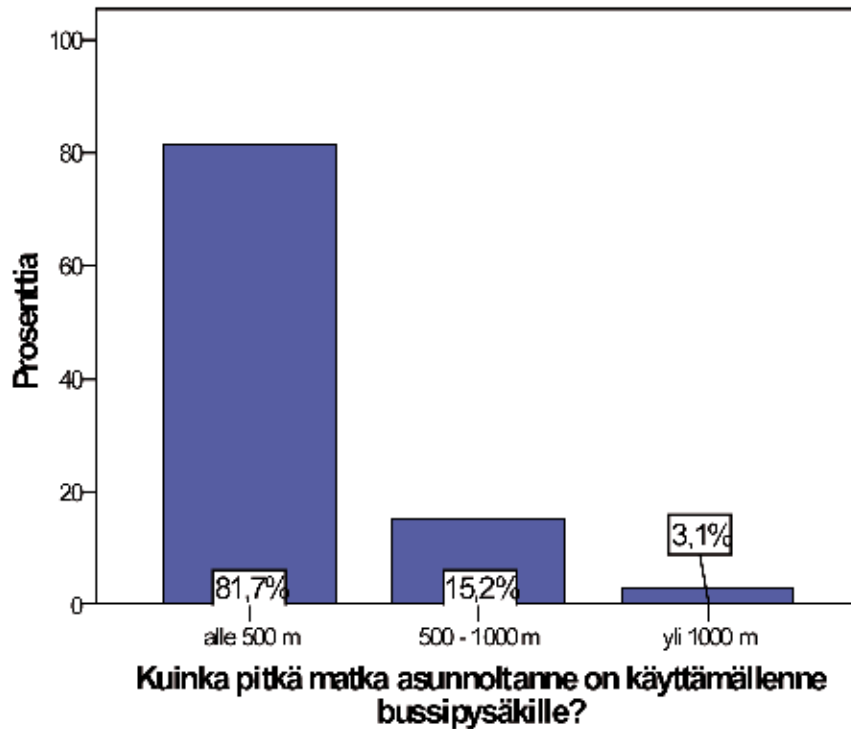
KUVIO 8. Joukkoliikenteen käyttötaajuus Turun joukkoliikennekyselyyn vastanneiden keskuudessa.

Kysyttäessä pääasiallisesti käytössä olevaa lipputyyppiä (kuvio 9) vastaajista 35,2 % ilmoittaa käyttävänsä kertalippua. Kausikorttia ilmoittaa käyttävänsä 29,2 % ja arvokorttia 27,0 %. Loput käyttäjistä on ilmoittanut käyttävänsä jotain muuta lipputyyppiä. Ryhmästä Jokin muu käytetympänä lipputyyppinä nousi esiin seutulippu, jonka oli valinnut 48 vastaajista. Yhdistelmä-kortin ”fifty-fifty” käyttäjiksi ilmoitti 35 vastaajaa. Erikoiskortin käyttäjiä oli 31 vastanneista. Matkailijalipun käyttäjiä oli kaiken kaikkiaan 15, joista 2 ilmoitti ostavansa lipun tekstiviestinä. Lastenvaunujen kanssa ilmaiseksi matkusti 12 joukkoliikenteen käyttäjää



KUVIO 9. Pääasiallisesti käytetty lipputyyppi.

Valtaosa käyttäjistä, eli 81,7 %, asuu alle puolen kilometrin päässä bussipysäkiltä. 15,2 % asuu 500–1 000 metrin päässä käyttämältänsä bussipysäkiltä. Yli kilometrin päässä bussipysäkiltä asuu 3,1 % vastanneista (kuvio 10). Alle 400 metrin etäisyyttä lähimmälle bussipysäkille pidetään käytön kannalta merkittävänä etäisyytenä, kun kyseessä on bussiliikenne.

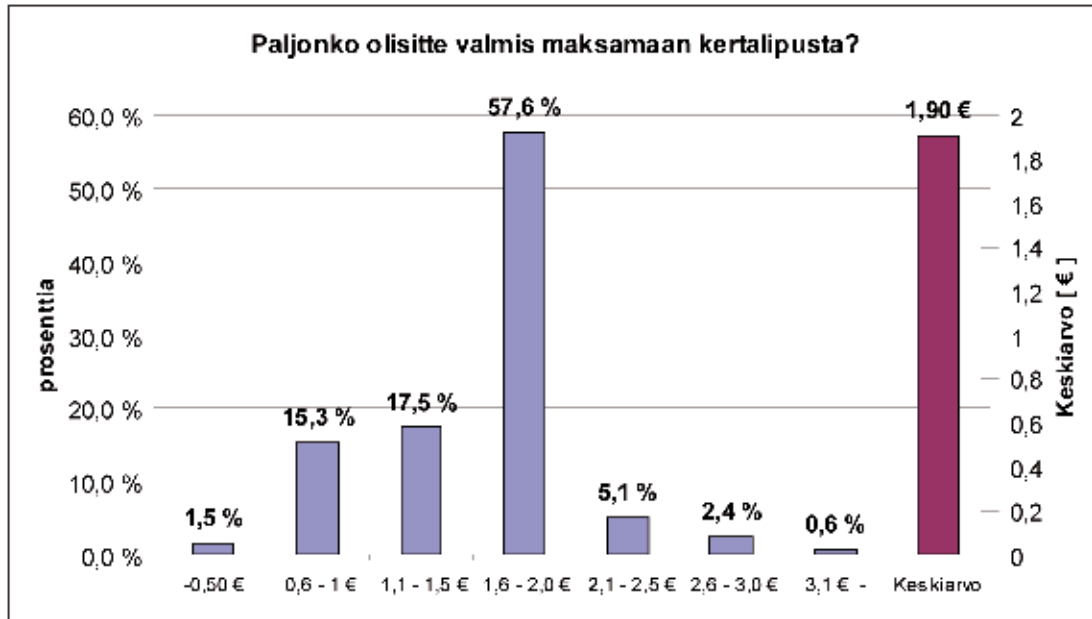


KUVIO 10. Asunnon etäisyys bussipysäkille.

3.4 JOUKKOLIIKENTEN LIPPUJEN HINNAT

Kertalipun hinta

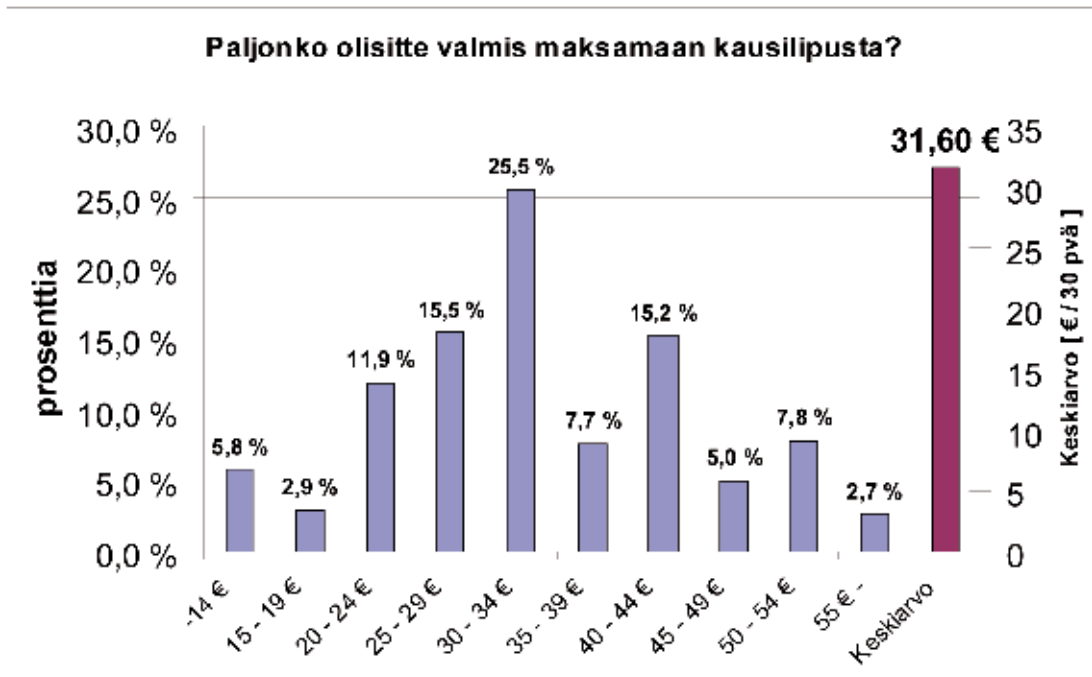
Kyselyssä haluttiin selvittää, paljonko asiakkaat olisivat valmiita maksamaan kertalipusta, joka on voimassa 2 tuntia ostohetkestä. Vastaajille on annettu vapaus kirjata itse haluamansa euro-määrä. Vastaukset on luokiteltu alla olevaan kuvioon 11. Kaikkien vastausten keskiarvo on 1,90 euroa, ja suurin osa vastauksista (57,6 %) kuuluu luokkaan 1,6–2,0 euroa. Kertalipun hinta Turun paikallisliikenteessä on 2,5 euroa tammikuisen hinnankorotuksen jälkeen. Vastaajista 1176 on valinnut sopivaksi kertalipun hinnaksi 2,0 euroa. Vastauksia oli kaikkiaan 2115.



KUVIO 11. *Kyselyyn vastanneiden mielipide sopivasta kertalipun hinnasta.*

Kausilipun hinta

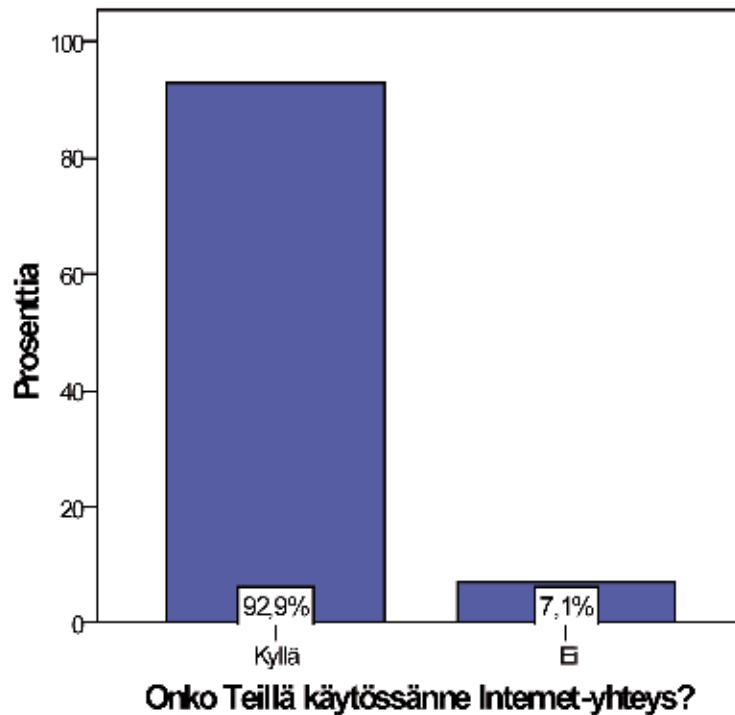
Kyselyssä haluttiin selvittää myös kausilipun hintatasoa asiakkaiden kannalta. Kausilippu on voimassa 30 päivää ostopäivästä. Vastaajille annettiin tässäkin vapaus kirjata haluamansa euro-määrä. Vastaukset on luokiteltu alla olevaan kuvioon 12. Vastauksista kausilipun hinnan keskiarvoksi saatiin 31,60 euroa. Kausilipun hinta Turun paikallisliikenteessä on tällä hetkellä 43 euroa. Vastauksista 25,5 % kuuluu luokkaan 30–34 euroa. Maksuvalmiuksista 15,5 % kuuluu luokkaan 25–29 euroa. 40–44 euron hintaluokkaan kuuluu 15,2 % vastauksista, johon kuuluu siis myös tämän hetkinen kausilippu.



KUVIO 12. *Kyselyyn vastanneiden mielipide sopivasta kausilipun hinnasta.*

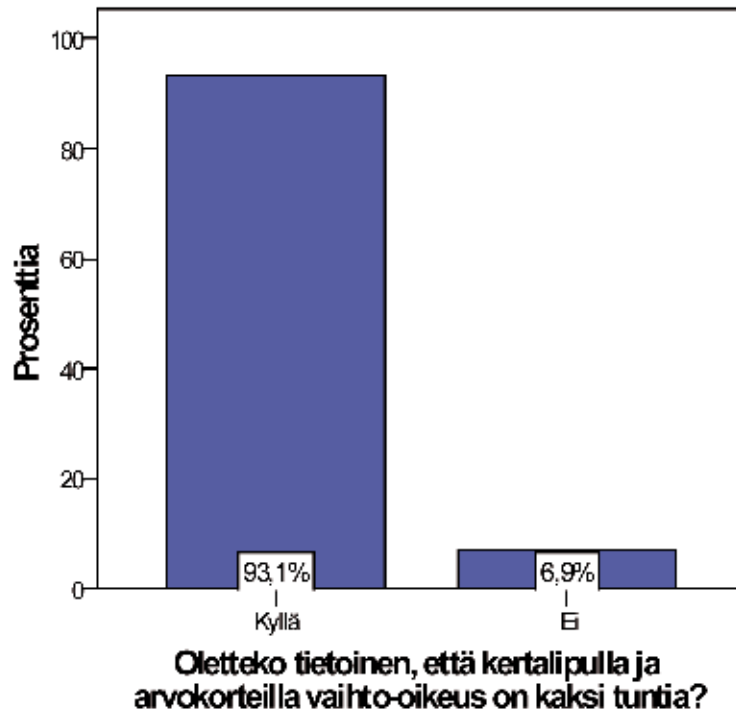
3.5 JOUKKOLIIKENTEeseen LIITTYVÄN INFORMAATION HANKINTA

Internetin käyttömahdollisuus on 92,9 %:lla vastaajista ja vain 7,1 %:lla vastaajista ei ole käytössä Internetiä (kuvio 13). Ajantasaisen tiedon hankkiminen Internetin välityksellä on siis mahdollista suurimmalle osalle vastaajista. Toisaalta pitää kuitenkin varmistaa myös informaation saatavuus niille, joilla Internetiä ei ole käytettävissä.



KUVIO 13. Internetin käyttömahdollisuus.

Turun joukkoliikenteessä kertalipulla ja arvokortilla maksetulla matkalla on 2 tunnin vaihto-oikeus. Tutkimuksessa haluttiin selvittää asiakkaiden tietoutta tästä vaihto-oikeudesta. 93,1 % vastaajista olikin tietoisia tästä vaihto-oikeudesta. Asiasta tietämättömiä oli 6,9 %. Toki kysymyksen jälkeen voidaan olettaa tietouden lisääntyneen vastaajien keskuudessa (kuvio 14).



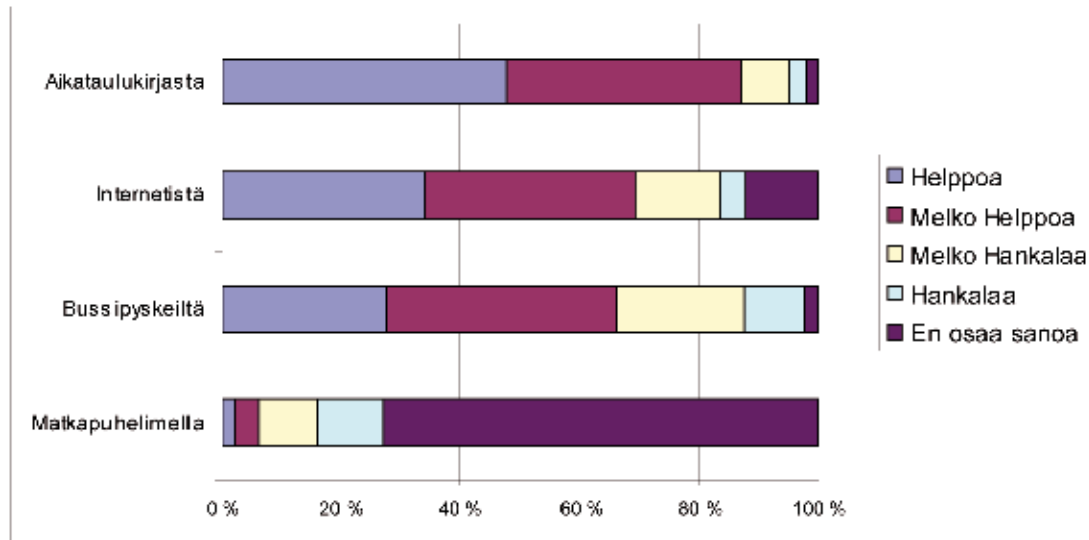
KUVIO 14. Vastaajien tietoisuus kertalipun ja arvokorttien vaihto-oikeudesta.

Paikallisliikenteeseen liittyvän tiedon saamisen helppoutta selvitettiin eri informaatiolähteistä. Tulokset löytyvät kuviossa 15. Aikataulukirja koettiin vaihtoehtoista kaikkein helpokäyttöisimmäksi. Aikataulukirjasta tiedon hankkimisen koki helpoksi 47,7 % ja melko helpoksi 39,2 % vastaajista. Melko hankalaksi aikataulukirjan koki 8,2 % ja hankalaksi 10,9 % vastaajista. En osaa sanoa -kohdan on valinnut 2,0 % vastanneista.

Internetin informaation hankintalähteenä koki helpoksi 33,9 % vastaajista ja melko helpoksi 35,1 % vastaajista. Melko hankalaksi Internetin koki 14,3 % ja hankalaksi 4,3 % vastaajista. En osaa sanoa -kohdan on valinnut 13,2 % vastaajista.

Bussipysäkeiltä informaation hankkimisen koki helpoksi 27,7 % vastaajista ja melko helpoksi 38,5 % vastaajista. Melko hankalaksi bussipysäkin informaation lähteenä on ilmoittanut 21,2 % ja hankalaksi 10,2 % vastaajista. En osaa sanoa kohdan on valinnut 2,4 % vastaajista.

Matkapuhelimen tiedon hankintalähteenä on kokenut helpoksi 2,0 % vastaajista ja melko helpoksi 4,3 % vastaajista. Melko hankalaksi matkapuhelimen on kokenut 9,9 % ja hankalaksi 10,9 % vastaajista. En osaa sanoa kohdan on valinnut tässä vaihtoehdossa 72,9 % vastaajista.



KUVIO 15. Millaista mielestänne paikallisliikenteeseen liittyvän informaation hankkiminen on?

3.6 BUSSIKORTIN LATAUSPAIKAT

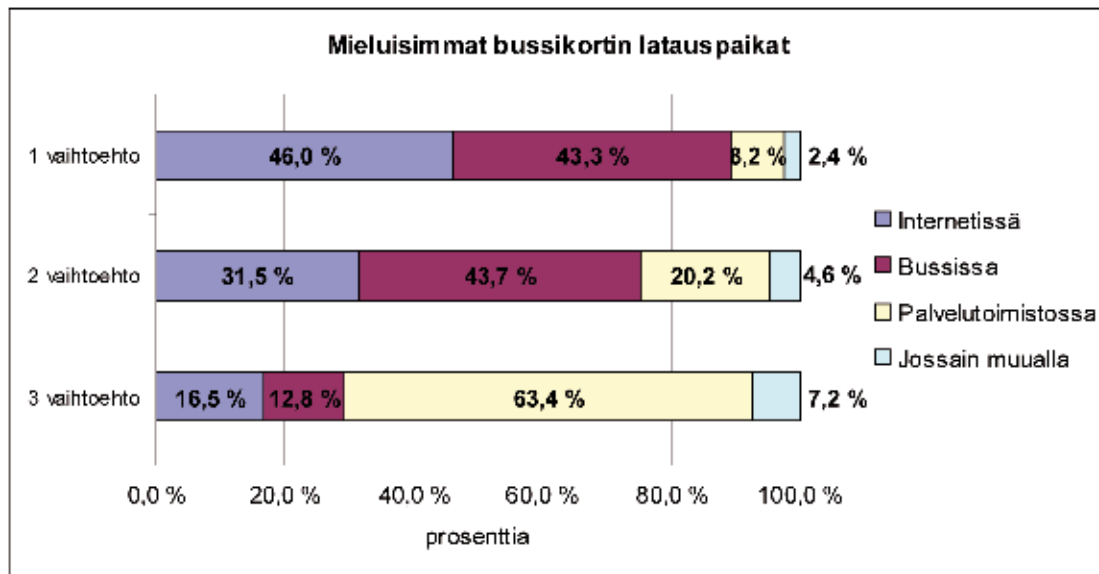
Turun paikallisliikenteen bussikortin varsinaisia latauspaikkoja on tällä hetkellä kolme; paikallisliikenteen palvelutoimisto, Tavaratalo Stockmann sekä Sokos Wiklund. (Kuoppala 2007).

Bussikortin latauspaikkaa kysyttäessä pyydettiin kyselyyn vastanneita järjestämään latauspaikat suosituimmuusjärjestykseen. Ykkösvaihtoehtona suosituin bussikortin latauspaikka on Internet 46 %:in osuudella. Ykkösvaihtoehtona kakkossija menee bussille 43,3 % osuudella. Palvelutoimiston osuus ykkösvaihtoehtoista on enää 8,6 %. Kakkosvaihtoehtona eniten saa kannatusta bussi 43,7 % osuudella, Internet on kakkosena 31,5 % osuudella ja palvelutoimisto pitää kolmos sijaa 20,2 % osuudella. Kolmosvaihtoehtona Palvelutoimisto saa 63,4 % kannatuksen, Internet tulee kakkosena ja bussi kolmantena, kuten taulukosta 1 nähdään.

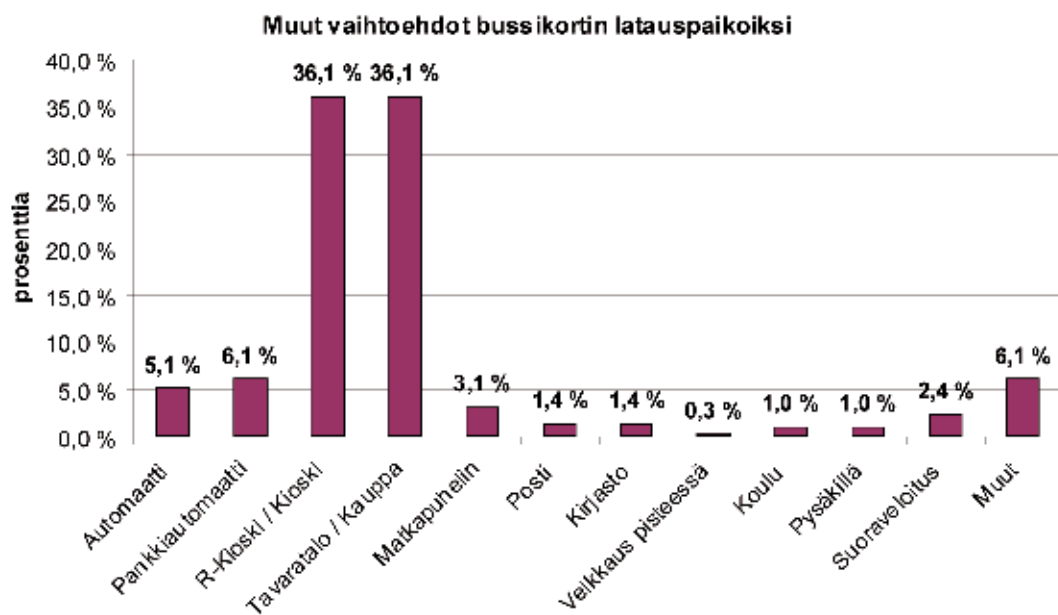
TAULUKKO 1. Missä lataisitte mieluiten bussikorttinne? Numeroi tärkeysjärjestyksessä (1–3).

	1 vaihtoehto		2 vaihtoehto		3 vaihtoehto	
	n	%	n	%	n	%
Internetissä	945	46,0	620	31,5	320	16,5
Bussissa	890	43,3	862	43,7	247	12,8
Palvelutoimistossa	169	8,2	398	20,2	1227	63,4
Jossain muualla	50	2,4	91	4,6	140	7,2
Yhteensä	2054	100,0	1971	100,0	1934	100,0

Tarkasteltaessa vastausten prosenttiosuuksia yhteensä kuviosta 16 voimme nähdä, että bussi on kaikkein suosituin latauspaikka bussikortille. Kohdan Jossain muualla vaihtoehtoja tarkemmin tarkasteltaessa, sieltä nousevat toiveiksi uusiksi bussikortin latauspaikoiksi R-kioskit tai kioskit yleensä sekä tavaratalot ja lähikaupat. Kumpikin vaihtoehto sai kannatusta 108 vastaajalta. Tavaratalot ja kaupat -kohta sisältää Stockmannin sekä Wiklundin, jotka ovat jo tälläkin hetkellä bussikorttien latauspaikkoina. Pankkiautomaatti tai erilliset paikallisliikenteen korttien latausautomaatit saavat myös kohtalaista kannatusta (kuvio 17).



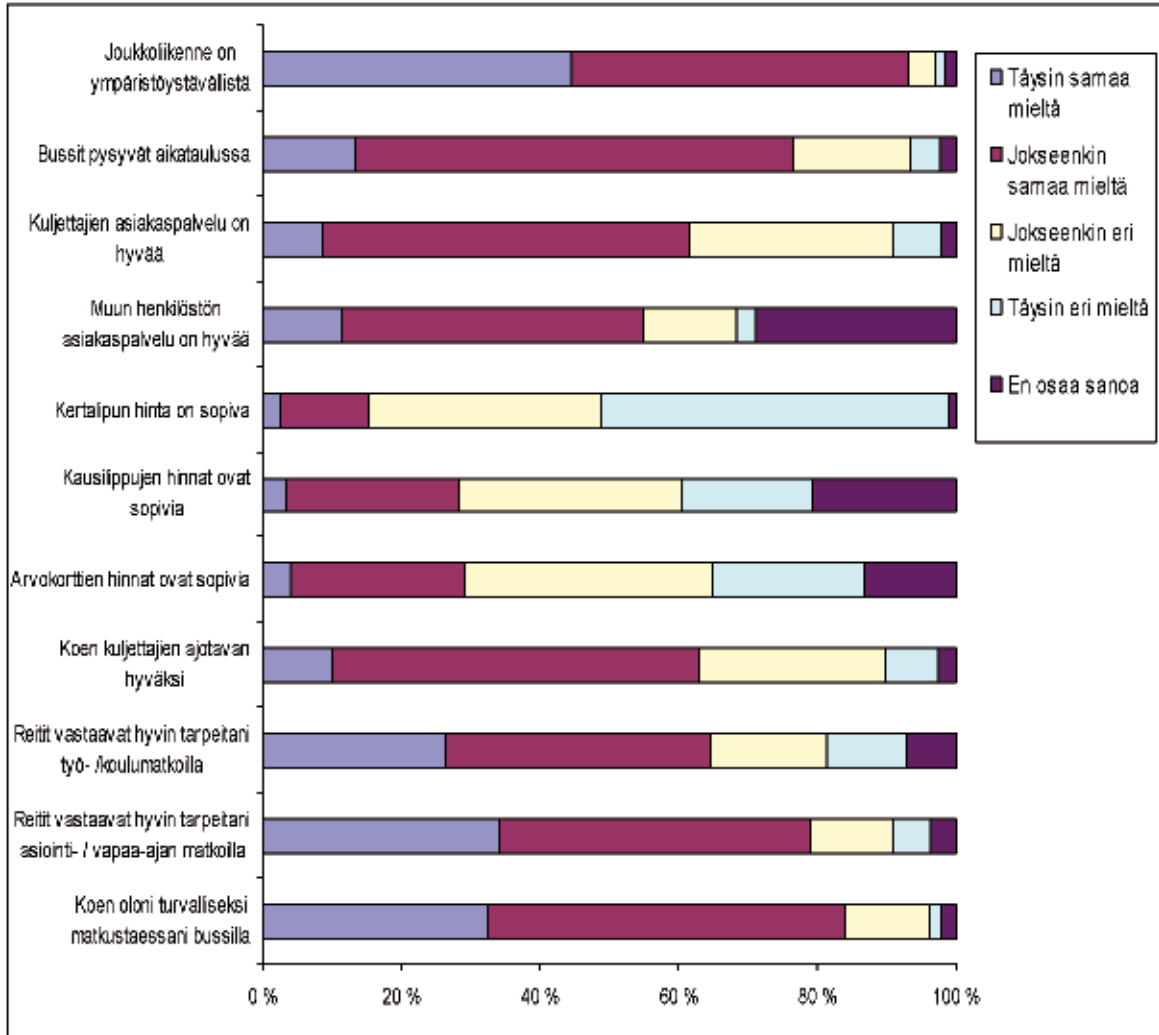
KUVIO 16. Mieluisimmat bussikortin latauspaikat.



KUVIO 17. Latauspaikka ehdotukset kohdassa "Latauspaikka jossain muualla", N= 281.

3.7 MIELIKUVA JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASOSTA

Kyselytutkimuksessa vastaajia pyydettiin ilmaisemaan mielipiteensä joukkoliikenteeseen liittyvien väitteiden osalta. Tulokset ovat nähtävissä kuviossa 18. Joukkoliikenteen ympäristöystävällisyydestä suurin osa vastanneista on samaa mieltä. 44,5 % vastaajista on täysin samaa mieltä, 48,5 % vastaajista on jokseenkin samaa mieltä, 3,9 % on jokseenkin eri mieltä ja enää 1,2 % on ympäristöystävällisyydestä täysin eri mieltä.



KUVIO 18. Mitä mieltä olette joukkoliikenteestä ja sen palveluista?

Väitteeseen Bussit pysyvät aikataulussa 13,3 % vastaajista on täysin samaa mieltä ja 63,2 % on jokseenkin samaa mieltä. Jokseenkin eri mieltä bussien aikataulussa pysymisestä on 17,0 % sekä täysin eri mieltä on 4,3 % vastaajista.

Kuljettajien hyvästä asiakaspalvelusta on täysin samaa mieltä 8,6 % vastaajista, jokseenkin samaa mieltä on 52,9 %. Jokseenkin eri mieltä on 29,3 % vastaajista ja 7,1 % on täysin eri mieltä asiasta. Muun henkilöstön hyvästä asiakaspalvelusta on täysin samaa mieltä 11,3 % ja jokseenkin samaa mieltä 43,7 % vastaajista. Jokseenkin eri mieltä asiasta olevia on 13,4 % vastaajista ja täysin eri mieltä 2,9 %. Vastaajista yli neljännes eli 28,8 % ei osaa sanoa mielipidettään.

Kertalipun hintaa pitää sopivana vain 2,4 % vastaajista. 12,8 % on jokseenkin samaa mieltä kertalipun hinnan sopivuudesta. Jokseenkin eri mieltä kertalipun hinnan sopivuudesta on 33,7 % vastaajista ja täysin eri mieltä 50,0 % vastaajista. Mielipiteensä jätti ilmaisematta vain 1,0 % vastanneista. Kertalipun hinnan sopivuuteen vaikuttaa varmasti kertalipun hinnan korotus juuri ennen kyselyn ajankohtaa. Toisaalta liikenne- ja viestintäministeriön aiemman tutkimuksen mukaan kertalipun hinnan laskeminen 25 % olisi helpottanut joukkoliikenteen käyttöä paljon lähes 50 % kyseiseen kyselyyn vastanneiden mielestä.

Kausilipun hintaan ollaan hieman tyytyväisempiä kuin kertalipun hintaan. Kausilipun hinnan sopivuudesta täysin samaa mieltä on 3,5 % vastaajista ja jokseenkin samaa mieltä on 25,0 % vastaajista. Jokseenkin eri mieltä kausilipun hinnan sopivuudesta on 32,0 % ja täysin eri mieltä 18,8 % vastanneista. 20,7 % ei osannut tai halunnut ilmaista mielipidettään kausilipun hintaan liittyen.

Arvokorttien hinnan sopivuudesta ollaan suunnilleen samaa mieltä kuin kausilipun hinnasta. Täysin samaa mieltä hinnan sopivuudesta on 4,0 % vastaajista. Jokseenkin samaa mieltä on 25,0 % vastaajista, jokseenkin eri mieltä arvokorttien hinnan sopivuudesta on 36,0 % vastaajista ja täysin eri mieltä 21,8 % vastaajista. En osaa sanoa -kohdan on valinnut 13,2 % vastanneista.

Kuljettajien ajotavan hyväksi koki täysin samaa mieltä kohdalla 10,0 % vastaajista. Jokseenkin samaa mieltä kuljettajien ajotavan hyvyydestä on 52,9 % vastaajista ja jokseenkin eri mieltä 26,8 % vastaajista. Täysin eri mieltä on vastanneita 7,7 % ja 2,5 % ei osaa sanoa mielipidettään.

Reittien vastaavuus työ- ja koulumatkoilla kohtaan Täysin samaa mieltä vastanneita on 26,4 %. Jokseenkin samaa mieltä asiasta on 38,1 % ja jokseenkin eri mieltä 16,8 % vastanneista. Täysin eri mieltä on 11,6 % vastaajista ja 7,1 % ei osaa sanoa mielipidettään. Asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla reittien koettiin vastaavan tarpeita hieman paremmin. Täysin samaa mieltä vastanneita oli 34,0 % ja jokseenkin samaa mieltä 45,2 % vastanneista. Jokseenkin eri mieltä vastanneita oli enää 11,6 % ja täysin eri mieltä vastanneista on 5,5 %. En osaa sanoa kohdan on valinnut 3,7 % vastaajista.

Bussissa olonsa kokee turvalliseksi 32,4 % vaihtoehdon Täysin samaa mieltä valinneena ja jokseenkin samaa mieltä on 51,6 % vastanneista. 12,1 % vastanneista on jokseenkin eri mieltä ja täysin eri mieltä 1,9 % vastanneista. Mielipiteensä jätti ilmaisematta 2,0 % vastanneista kohdalla En osaa sanoa.

3.8 PAIKALLISLIIKENTEN KÄYTÖN LISÄÄMINEN

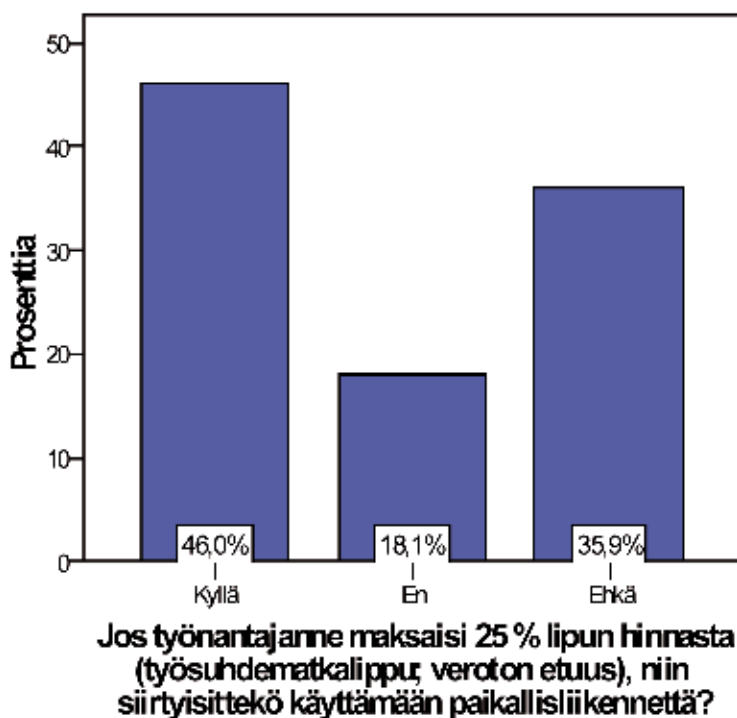
Työsuhdematkalippu

Työsuhdematkalippu on joukkoliikenteen henkilökohtainen matkalippu, jonka työnantaja voi antaa työntekijälle asunnon ja työpaikan välistä matkaa varten. Työnantaja voi maksaa lipun hinnan kokonaan, mutta 75 % lipun hinnasta huomioidaan tällöin työntekijän verotettavana luontoisetuna. Mikäli työntekijä itse maksaa 75 % lipun hinnasta, ei luontoisetua synny. Lippua hankittaessa työnantajan on maksettava oma osuutensa matkalipun hinnasta suoraan liikennöitsijälle tai em. lipunmyyntiorganisaatiolle. (Verohallinto [3.4.2007].)

Työsuhdematkalippu koetaan varsin mielenkiintoisena vaihtoehtona. 46,0 % vastaajista on valmiita siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi, mikäli työnantaja maksaisi matkalipusta 25 %, joka on verottoman etuuden osuus. Vastaajista 35,9 % harkitsee siirtymistä joukkoliikenteen käyttäjäksi työnantajan tuen myötä. Kuitenkin 18,1 % ilmoittaa, ettei ryhtyisi käyttämään joukkoliikennettä työsuhdematkalipusta huolimatta, kuten voimme kuviosta 19 nähdä.

Liikenne- ja viestintäministeriön aiemmin tekemän tutkimuksen perusteella lähes 40 % kyseisessä tutkimuksessa vastanneista koki työsuhdematkalipun joukkoliikenteen käyttöä paljon helpottavaksi tekijäksi. Positiivinen suhtautuminen työsuhdematkalippuun ei siis näytä ainakaan vähentyneen.

Turun kaupunginhallitus on päätöksessään 29.1.2007 § 59 päättänyt ottaa kokeilukäyttöön työsuhdematkalipun elokuusta 2007. Nähtäväksi jää, ovatko kokeilun tulokset yhtä positiivisia kuin nyt tehdyn kyselytutkimuksen.



KUVIO 19. Mahdollisuus siirtyä joukkoliikenteen käyttäjäksi, mikäli työnantaja maksaisi työsuhdematkalipun verottoman osuuden.

Paikallisliikenteen käytön lisäämiseen vaikuttavia tekijöitä

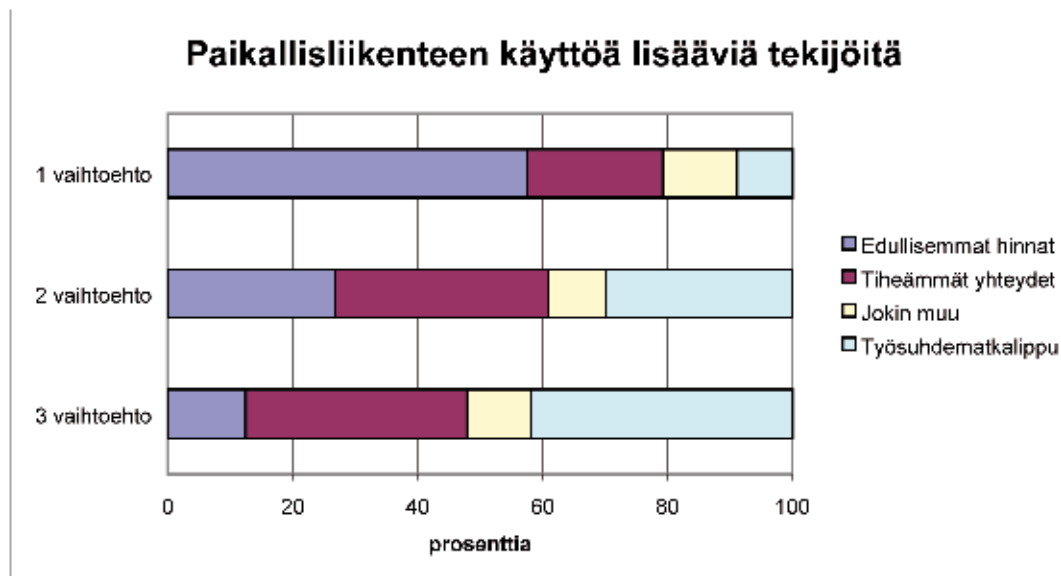
Kyselyssä tiedusteltiin vastaajilta tekijöitä, jotka saisivat asiakkaat käyttämään enemmän paikallisliikennettä. Vastaajia pyydettiin numeroimaan tärkeysjärjestyksessä käyttöä lisäävät tekijät 1:stä 3:een. Valmiina vaihtoehtoina annettiin edullisemmat hinnat, tiheämmät yhteydet sekä työsuhdematkalippu. Lisäksi vastaajille annettiin vapaat kädet valita itse omasta mielestä tärkeimmät tekijät. Taulukossa 2 on nähtävillä vastausten lukumäärä sekä prosenttiosuus kunkin järjestysnumeron kohdalla. Edullisemmat hinnat käyttöä lisäävänä tekijänä on valinnut ensimmäiseksi vaihtoehdoksi 57,5 % vastaajista. Ensimmäiseksi vaihtoehdoksi seuraavaksi suosituin on ollut tiheämmät yhteydet 21,8 % osuudella. Ensimmäiseksi käyttöä lisääväksi vaihtoehdoksi on kolmanneksi valittu kohta jokin muu, joka jakautuu useisiin eri vaihtoehtoihin. Jokin muu kohdan osuus on 11,9 % kaikista ykkösvaihtoehdoista.

Kakkosvaihtoehdoksi on eniten merkitty 34,2 % osuudella tiheämmät yhteydet -vaihtoehto ja toiseksi eniten työsuhdematkalippu 29,9 % osuudella. Kolmantena tässä sarakkeessa on edullisemmat hinnat -vaihtoehto 26,7 % osuudella. Kolmanneksi vaihtoehdoksi eniten kannatusta on saanut työsuhdematkalippu 41,9 % osuudella, toiseksi on yltänyt tiheämmät yhteydet 35,4 % kannatuksella ja kolmanneksi edullisemmat hinnat 12,5 % kannatuksella.

TAULUKKO 2. *Mitkä asiat saisivat Teidät käyttämään enemmän paikallisliikennettä? Numeroi tärkeysjärjestyksessä (1 – 3).*

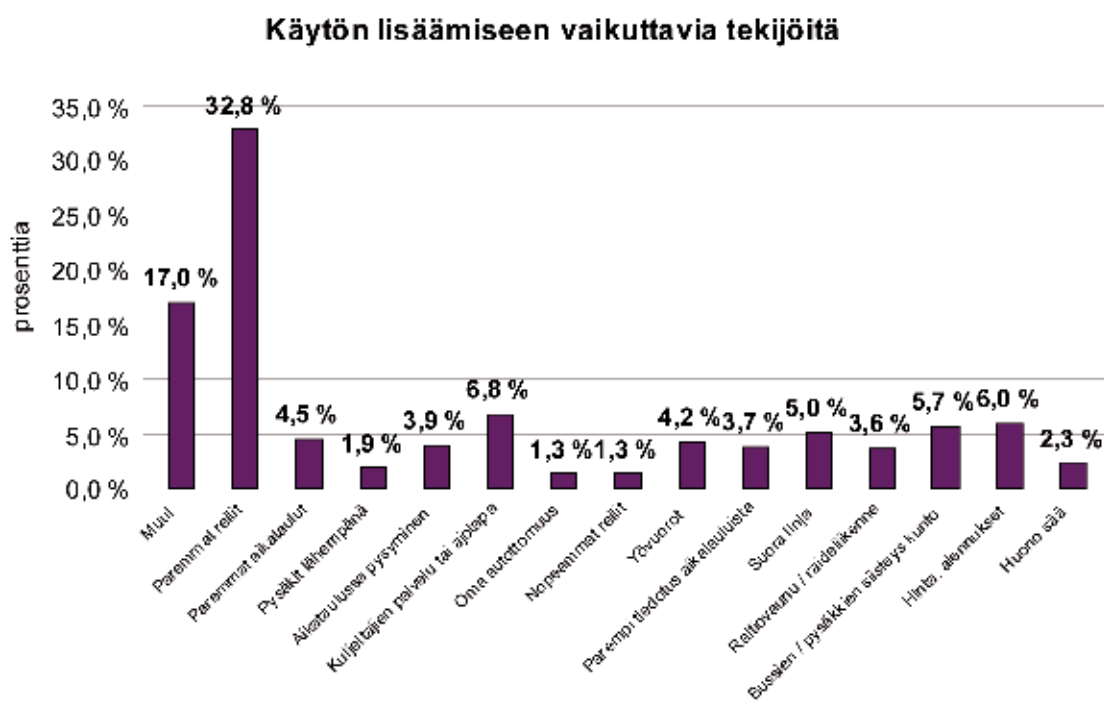
	1		2		3	
	n	%	n	%	n	%
Edullisemmat hinnat	1145	57,5	494	26,7	212	12,5
Tiheämmät yhteydet	434	21,8	632	34,2	601	35,4
Jokin muu	237	11,9	169	9,2	172	10,3
Työsuhdematkalippu	177	8,9	552	29,9	712	41,9
Yhteensä	1993	100	1847	100	1700	100

Kun eri vaihtoehtojen prosenttiosuudet lasketaan yhteen, eniten paikallisliikennettä lisääväksi tekijäksi on yltänyt Edullisemmat hinnat -vaihtoehto. Tiheämmät yhteydet on selkeästi toisena ja Työsuhdematkalippu saavuttaa kolmannen sijan. Tulokset ovat alla olevassa kuviossa 20.



KUVIO 20. Paikallisliikenteen käytön lisäämiseen vaikuttavia tekijöitä.

Kohdassa Jokin muu paikallisliikenteen käytön lisäämisessä on vastauksina erilaisia vaihtoehtoja. Suurin osa vastauksista liittyy reittien parempaan sopivuuteen omaan käyttöön sekä aikataulujen parempaan sopimiseen oman aikataulun kanssa. Kuljettajien palveluun ja ammattitaitoon haluaisi myös moni parannuksia. Bussien siisteyteen, tekniseen kuntoon ja tilaan sekä pysäkkien siisteyteen ja kuntoon liittyviä kohtia oli myös merkitty. Joillekin asiakkaista suora yhteys ilman vaihtoja välillä on tärkeä. Useassa kohdassa olikin toiveita ajoreiteille, jotka eivät kulkisi torin kautta vaan kiertäisivät kaupungin ydinkeskustan kaupungin toiselle puolen. Tuloksia nähdään kuviossa 21.



KUVIO 21. Paikallisliikenteen käyttöä lisääviä tekijöitä kohdasta Jokin muu, N= 578.

3.9 KEHITTÄMISEHDOTUKSIA

Viimeisenä kyselykaavakkeessa oli kohta Kehittämisehdotuksia ja palautetta. Kehittämisehdotuksia tulikin varsin kiitettävästi, yhteensä 1059. Palautteista löytyi sekä moitteita että kiitoksia.

Palveluun liittyvissä palautteissa kommentit liittyivät mm. kuljettajien tervehtimiseen ja pikeminkin sen puutteeseen. Maahanmuuttajakuljettajat saivat enemmän positiivista palautetta ystävällisestä asiakaspalvelusta. Kuljettajien ajotapaa pidettiin epämiellyttävänä ja bussien siisteyteen toivottiin parannusta. Bussipysäkeille toivottiin katoksia.

Useassa palautteessa kiinnitettiin huomiota kuljettajan matkapuhelimessa puhumiseen. Palautteen mukaan kuljettajat eivät käytä hands free -laitteita, ja tätä puutetta pidettiin turvallisuudenkin kannalta merkittävänä. Kuljettajien asiakaspalvelua moitittiin myös tilanteissa, joissa asiakas maksoi bussitaksaa käteisellä 20 euron tai suuremmalla setelillä, joka oli nostettu pankkiautomaatista. Kuljettajien suhtautuminen vaihtorahan antamiseen oli palautteen mukaan negatiivista.

Monen toiveissa olisi saada aikataulut pysäkkikohtaiseksi. Internetissä toimivaa aikataulu/reittipalvelua pidettiin huonosti toteutettuna ja hankalana käyttää. Aikataulujen suunnitteluun toivottiin kehitystä, useassa palautteessa oli kommentoitu eri linjojen ajavan peräkkäin samaa katua ja näiden peräkkäin kulkevien bussien jälkeen olevan tauon, jonka aikana ei liiku yhtään bussia. Moitteita sai myös se, että Kauppatorilta lähtevät bussit lähtisivät samaan aikaan. Mikäli torille tuleva bussi on myöhässä, myöhästyy asiakas kaikista lähtevistä busseista.

Reittiehdotuksista päällimmäisenä jäivät mieleen ehdotukset, joissa toivottiin ns. kehäreittejä siten, että kaikki bussit eivät kiertäisi Kauppatorin kautta. Monet reittiehdotuksista sisälsivät aivan konkreettisia reittejä ja reittitoiveita.

Hintaan liittyvissä palautteissa luonnollisestikin hintoja pidettiin liian korkeana ja toivottiin hintojen laskua käyttäjämäärien lisäämiseksi. Lisäksi epäkohtana pidettiin eläkeläislipun myöntämistä vasta 65-vuotiaille eläkeläisille. Samoin hinnoittelun epäkohtana mainittiin myös opiskelija määritelmän rajaamista vain niihin vanhempiin opiskelijoihin, jotka saavat opintotukea. Fifty-fifty-korttia toivottiin myös opiskelijoille. Seutuliikenteen ja Turun sisäisen paikallisliikenteen lippujärjestelmää toivottiin yhtenäisemmäksi ja monikäyttöisemmäksi.

4 | KEHITTÄMISEHDOTUKSIA

Työn tavoitteena oli saada tietoa paikallisliikenteen nykyisten ja potentiaalisten asiakkaiden mielipiteistä. Lisäksi tavoitteena oli selvittää tekijöitä, jotka vaikuttaisivat paikallisliikenteen käytön lisäämiseen. Tämä työ oli varsin mielenkiintoinen, ja koska palautetta tuli suuri määrä, sieltä varmasti löytyy myös useita kehittämiskelpoisia ideoita. Joukkoliikenteen imago lienee suuri ongelma joukkoliikenteen kannalta, ja ison osan imagosta tuntuvat muodostavan nimenomaan bussinkuljettajat. Heidän käyttäytymisensä asiakkaita kohtaan jokapäiväisessä liikenteessä vaikuttaa merkittävästi asiakkaan mielipiteeseen ja joukkoliikenteen imagoon. Miten kuljettajien asiakaspalvelua voitaisiin parantaa? Olisiko mahdollista luoda jonkinlainen positiiviseen palautteeseen perustuva kannustinsysteemi? Palautteista kävi selkeästi ilmi, että niinkin yksinkertaisella asialla kun tervehtiminen, on varsin suuri merkitys asiakkaille.

Palautteista esiin nousi muun muassa se, että osa kuljettajista tuntee huonosti reitin, pysäkkien paikat ja lippujärjestelmät. Tämä epäkohta olisi korjattavissa helposti järjestämällä kuljettajille koulutusta eri linjoista ja paikallisliikenteen lippujärjestelmästä. Koulutusta voisi tietenkin antaa sekä taloudellisesta että matkustajalle mukavasta ajotavasta. Olisiko kuljettajien aika istua välillä asiakkaan paikalla kaupunkia kierrelleen? Bussien matkustusmukavuuteen pystytään tietenkin vaikuttamaan myös autokaluston kunnolla ja tekniikalla. Kuljettajien matkapuhelimeen puhumiseen ajon aikana on puututtava. Tieliikennelaki kieltää matkapuhelimen käytön ilman asianmukaista hands free -laitetta.

Reittien kehittämisessä eniten ehdotuksia tuli kaupungin keskustan hieman kiertäville reiteille eli ns. kiertoreiteille. Näille reiteille tuntuisi olevan niin paljon kysyntää, ja jo olemassa oleva reitti 99 sai niin paljon kiitosta, että reittivaihtoehdot olisivat ehdottomasti kokeilemisen arvoisia.

Pysäkeille toivottiin katoksia sekä pysäkkikohtaista aikataulutusta. Pysäkkikohtainen aikataulutus olisi kehittämisen arvoinen idea. Huonosti kaupunkia tuntevan on vaikea päätellä bussin lähtöpaikan ajan perusteella matkaan kuluva aika, joskus se voi olla vaikeaa, vaikka tuntisikin kaupunkia. Katokset pysäkeillä kohentaisivat odotteluun kuluvaan aikaan varsinkin talvella tarjoamalla tuulensuojaa.

Bussikorttien latauspaikkana suosituin ja halutuin oli bussi. Toisaalta asiakkaat tiedostivat korttien latausmahdollisuuden bussissa hidastavan merkittävästi bussien liikkumista. Internet bussikorttien latauspaikkana palvelisi ehkä parhaiten asiakkaiden tarpeita sekä samalla parantaisi ja nopeuttaisi paikallisliikennettä.

Kertalipun sopivaa hintaa kysyttäessä vastausten keskiarvoksi saatiin 1,90 euroa. Vastaajista 56 % ilmoitti sopivaksi hinnaksi 2,00 euroa. Mielenkiintoiseksi asian tekee se, että arvokortilla tai fifty-fifty-kortilla matkustettaessa matkan hinta on juuri tuo 2,00 euroa päivällä. Kummassakin

kortissa on lunastusmaksu 5 euroa. Kannattaisi ehkä järjestää kampanja, jossa kyseisen kortin saisi ilman lunastusmaksua. Näin mahdollisia kertalipun käyttäjiä saataisiin ”korttikäyttäjien” joukkoon ja kynnyks myöhemminkin käyttää paikallisliikennettä ehkä madaltuisi.

Paikallisliikenteen palaute ei kuitenkaan ole pelkästään negatiivista. Muutamaan positiiviseen asiakaspalautteeseen onkin hyvä päättää:

”Kiitoksia vaan kaikille, olen käyttänyt yli 20 vuotta Turun busseja.”

”Palaute on ehdottoman positiivinen. Vaikka en joka päivä matkustakaan bussissa, niin arvokortti on aina taskussa, aina. Joskus oikein pahana pakkaspäivänä on helppo astua lämpimään bussiin...”

”Kiitos hyvästä palvelusta!”

”Aurinkoista kevättä mukaville kuskeille!”

LÄHTEET

Kirjalliset lähteet

Liikenne- ja viestintäministeriö 2005. Joukkoliikenne keskisuurissa kaupungeissa, Vertailu ja yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2005.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2004. Joukkoliikenne nousuun!, Työryhmän mietintö, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 51/2004.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2007. Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2007.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2006. Sosiaalinen turvallisuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 53/2006.

Ympäristöministeriö 2003. Liikenne yhdiskunnan suunnittelussa, Ympäristöopas 104. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Elektroniset lähteet

Turun joukkoliikennetoimiston Internet-sivut. [viitattu 25.3.2007].
Saatavissa <http://bussit.turku.fi> > taksat ja bussikortit.

Verohallinnon Internet-sivut. Työsuhdematkalippu [viitattu 3.4.2007].
Saatavissa <http://www.vero.fi/> > vero-ohjeet > työsuhdematkalippu.

Haastattelut

Hakala, Jari, työnjohtaja. Haastattelu 27.3.2007. Turun kaupunki, kunnallistekninen osasto.

Sähköpostit

Kuoppala, Pirjo, 3.4.2007, Joukkoliikennetutkimus, 3.4.2007, Jenni Mäkinen,
jenni.makinen@uusikaupunki.fi

JOUKKOLIIKENNE - TURUN KESKUSTAN ELINVOIMAISUUS

VELI HEIKKI MAUNILA

I | JOHDANTO

Suurten kauppakeskusten valmistuminen kaupunkien laidalle saattaa näivettää keskustoja, siksi keskustojen kilpailuvalttina kauppakeskuksia vastaan voisikin olla joukkoliikenne. Toimiva joukkoliikenne yhdessä monipuolisten palvelun tarjoajien kanssa on elävän keskustan tunnusmerkkejä, esimerkiksi Turun keskustan ostosmatkoista noin 30 % tehdään linja-autoilla. Oma auto on mielekäs kulkuväline suuriin Turun keskustan ulkopuolisiin kauppakeskuksiin, mutta linja-autolla pääsee kätevästi keskustaan joka ainoasta Turun kolkasta.

Tutkimuksen tekijä on käyttänyt paljon joukkoliikennettä ja asuu aivan Turun keskustassa, joten tutkimuksen aihe on läheinen. Tutkimuksen teoreettisena viitekehysenä on saavutettavuus yritysten kilpailukeinona. Tärkeimpinä lähdemateriaaleina tutkimukselle on Turun kauppa- ja korkeakoulun professori Heli Marjasen vuonna 2001 aloittama Mylly-tutkimus, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisut sekä erittäin kattava Turun Sanomien verkkosivujen arkisto.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, miten joukkoliikennettä kehittämällä voitaisiin parantaa Turun keskustan yritysten saavutettavuutta. Lisäksi pyritään selvittämään, millaiseen yhteistyöhön keskustan yritykset olisivat valmiita tutkimuksen toimeksiantajan, Turun joukkoliikennetoimiston kanssa, ja millainen vaikutus yritysten mielestä joukkoliikenteellä on niiden toimintaan. Kaupungin ulkopuolisilla kauppakeskuksilla on selkeänä kilpailuetunaan hyvät pysäköintimahdollisuudet. Toivottavasti keskusta hyötyy tulevaisuudessa yhä enemmän joukkoliikenteestä.

Tutkimukseen valittiin 22 Turun keskustassa toimivaa eri alojen yritystä ja julkisen palvelun organisaatiota. Tutkimus toteutettiin teemahaastatteluna. Turun keskusta rajattiin melko tarkkaan Kauppatorin ympäristöön. Mukaan valittiin muutama julkinen virasto hieman kauempaakin, kuitenkin korkeintaan kahden kilometrin säteeltä Turun kauppatorista. Haastateltavat yritykset pyrittiin valitsemaan niin, että saataisiin mahdollisimman kattava otos eri aloilta. Haastattelut toteutettiin 1.3.–13.4. 2007 neljän Turun ammattikorkeakoulun opiskelijan toimesta. Haastattelut nauhoitettiin ja litteroitiin.

Tutkimuksen toimeksiantaja Turun joukkoliikennetoimisto on itsenäinen yksikkö, jonka tehtäviin kuuluu huolehtia Turun kaupungin joukkoliikenteen toimivuudesta, sekä lähes kaikista käytännön toimista aina pysäkkikatosten toiminnasta markkinointiin ja tiedottamiseen. Joukkoliikennetoimisto on vastuussa toimistaan Turun kaupungin valtuuston joukkoliikennelautakunnalle.

Vasta yhdyskunnan kasvaessa riittävän suureksi alkaa joukkoliikennejärjestelmä tuottaa sille suhteellista etua. Linja-autot ovat perustamiskustannuksiltaan melko halpoja, eivätkä ne tarvitse suurtakaan yhdyskuntaa taakseen tuottaakseen voittoa. Sen sijaan kalliit järjestelmät, kuten metro ja raitiovaunut ovat taloudellisesti kannattavia ainoastaan suurissa kaupungeissa. Suomessa metro ja raitiovaunut liikennöivät ainoastaan Helsingissä, tosin metron on lähitulevaisuudessa suunniteltu ulottuvan myös Espoon puolelle. Yli miljoonan asukkaan kaupungeissa maanalainen liikennejärjestelmä koetaan ainoaksi mahdolliseksi keinoksi liikuttaa valtavia ihmismassoja, jotka synnyttää jo päivittäiset työssäkäyntimatkat. Matala asukastiheys vaikeuttaa Suomen mahdollisuuksia saada joukkoliikennejärjestelmä taloudellisesti kannattavaksi toiminnaksi. Vuonna 1995 Suomen kaikilla taajama-alueilla väestöä asuikin keskimäärin vain 546 henkilöä /maa-km². (Jalasto ym. 2000, 91–93.)

Yksityisautoilua vähentäviä, sekä vastaavasti joukkoliikennettä kasvattavia yhdyskuntarakenteen ominaisuuksia ovat kaupunkialueen suuri asukastiheys, tiheästi asuttu keskusta verrattuna kaupungin ulkokehään sekä työpaikkojen sijainti kaupunkialueella. Mitä suurempi kaupungin asukasluku on, sitä paremmat edellytykset siellä on ylläpitää toimivaa ja suosittua joukkoliikennejärjestelmää. Suomen kaltaisessa, harvaan asutussa maassa, joukkoliikennettä suosivaa yhdyskuntarakennetta on kuitenkin vaikea saavuttaa. Onkin kuvaavaa, että pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen osuus henkilöliikenteen matkustajamääristä on noin 39 %, kun taas esimerkiksi Oulussa ja Jyväskylässä osuus on vain 2–6 %. Tutkimuksen kohteessa Turussa osuus on 17 %. Joukkoliikenteen tulevaisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi asukastiheys olisikin ehdottomasti saatava korkeammaksi tai vastaavasti julkisen tahon rahoitusosuutta joukkoliikenteelle kasvatettava. Yhdyskuntien välillä käydään kovaa kilpailua verotuloja tuovista menestyvistä yrityksistä ja samalla ammattitaitoisesta työvoimasta. Yhdyskunnan on tässä kilpailussa näyttäydettävä viihtyisänä asuinympäristönä, ja sen tulee omata toimiva liikennejärjestelmä. Toimiva joukkoliikenne voi tällöin olla oiva kilpailuvaltti. (Jalasto ym. 2000, 92;97.)

Joukkoliikennettä kulkumuotona käytetään eniten työ- ja koulumatkoilla. Nämä matkat ovat luonteeltaan niin sanottuja pakkomatkoja, ja niiden järjestäminen on joukkoliikennejärjestelmän perimmäinen tehtävä. Ostos- ja asiointimatkoilla pääsääntöisenä kulkumuotona on usein henkilöauto, mikäli kotitaloudella sellainen vain on käytössä. Näihin matkoihin liittyy usein raskaat kantamukset, joita autolla on huomattavan helppoa kuljettaa. Joukkoliikenteen käyttö Suomessa onkin ollut viime vuosina laskussa. Syitä tähän ovat muun muassa henkilöautojen lisääntynyt määrä, kaupunkirakenteen hajaantuminen sekä asumisväljyyden kasvu. (Jalasto ym. 2000, 29–33.)

Suurissa kaupungeissa joukkoliikenteen aktiivisin käyttäjäryhmä on 18–64 vuotiaat. Pienemmissä kaupungeissa joukkoliikennettä käyttävät sen sijaan eniten alaikäiset, joilla vaihtoehtoista kulkumuotoa esimerkiksi koulumatkoille ei välttämättä ole. Näitä käyttäjiä kutsutaan ns. pakkokäyttäjiksi. Naiset käyttävät joukkoliikennettä miehiä enemmän. On arvioitu, että joukkoliikenteen käyttäjistä naisia on lähes kaksi kolmasosaa. Osaltaan tämän selittää se, että perheen auto on hyvin usein miesten käytössä. Vaikka naisten osuus joukkoliikenteen käyttäjistä on tällä hetkelläkin huomattava, markkinointia voisi kohdistaa entistä enemmän juuri naisiin. Piintyneitä automiehiä on vaikeaa saada uusiksi joukkoliikenteen käyttäjiksi, mutta naisten avulla joukkoliikenne voitaisiin saada uuteen nousuun. (Jalasto ym. 2000, 35–36.)

Pienissä kaupungeissa kaikki palvelut ovat usein kävelymatkan päässä, jolloin tarve joukkoliikenteelle ei välttämättä ole kovin suuri. Kaupungin kasvaessa myös palvelut levittäytyvät, mikä lisää selvästi joukkoliikenteen kysyntää. Suurissa kaupungeissa myös keskustan pysäköintimahdollisuudet ovat heikommat kuin pienissä, jolloin joukkoliikenteellä on kätevämpi saapua keskustaan kuin autolla. Myös joukkoliikenteen palvelutasolla on huomattavan suuri vaikutus kysyntään. Palvelutasolla tarkoitetaan kaikkia niitä tekijöitä, joilla on vaikutusta ihmisten joukkoliikenteestä muodostamaan yleiskuvaan. Näitä tekijöitä ovat esimerkiksi matka- ja odotusaika, pysäkin läheisyys, kaluston laatu sekä informaation määrä. Matkan tarkoituksesta ja tekijästä sitten riippuu, mitä näistä tekijöistä pitää tärkeänä. Työmatkoilla joukkoliikennettä käyttävät arvostavat eniten matkan nopeutta ja riittävää vuorojen määrää, kun taas asiointimatkoilla joukkoliikennettä käyttäville tärkeää on pysäkkien läheisyys lyhyiden kävelymatkojen vuoksi. (Jalasto ym. 2000, 37–39.)

Suhteellisen pienet hinnanmuutokset eivät vaikuta kovinkaan paljon joukkoliikenteen käyttäjämääriin. Puhetta ja negatiivista julkisuutta ne kyllä lisäävät, joten hintojen nousun on oltava perusteltua. Säännöllisten käyttäjien (sarjaliput, kausikortit) tariffien nostolla on olennaisesti suurempi vaikutus kuin kertalippujen hinnanmuutoksilla. Helpoiten joukkoliikenteen käyttäjämääriä nostettaisiin kuitenkin juuri palvelun tasoa nostamalla, etenkin jos palvelun taso on nykyisellään alhainen. Uusia käyttäjiä joukkoliikenteelle hankittaessa olisi tärkeää selvittää millä

ehdoin ja missä tilanteessa käyttäjät voisivat siirtyä joukkoliikenteen käyttäjiksi. Silloin olisi tärkeää löytää oikea palvelutaso suhteessa hintaan sekä kilpailevaan liikkumismuotoon, yksityisautoiluun. (Jalasto ym. 2000, 39–43.)

Joukkoliikenteellä on tasa-arvoistava vaikutus, ja se on kohtuullisin kustannuksin kaikkien saatavilla. Kaikilla ei ole mahdollisuus käyttää henkilöautoa, ja joukkoliikennejärjestelmä on välttämätön olla olemassa esimerkiksi alaikäisten, vanhusten ja liikuntarajoitteisten liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi. Joukkoliikenne onkin yksi yhteiskunnan peruspalveluista. Väestö Suomessa ikääntyy, ja tulevaisuuden suuria kysymyksiä joukkoliikenteen kannalta onkin, millä kulkuvälineellä suuret ikäluokat eläkkeelle jäätyään liikkuvat. Mikäli he siirtyvät palveluiden äärelle kaupunkien keskustoihin, joukkoliikenteen käyttöaste saattaisi hyvinkin kasvaa. Tärkeää joukkoliikenteen tulevaisuuden kannalta olisi suurten kaupunkikeskusten (pääkaupunkiseutu, Turku, Tampere) maankäytön suuntaaminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen sekä joukkoliikenteen palvelutason nostaminen. (Jalasto ym. 2000, 43–47.)

Saavutettavuutta voidaan tarkastella joko yksilön tai alueen näkökulmasta. Yksilönäkökulma edustaa kysyntälähtöisyyttä, alueen näkökulma tarjontalähtöisyyttä. Kysyntälähtöisesti tarkasteltuna saavutettavuus tarkoittaa ihmisen tai organisaation mahdollisuutta ja helppoutta saavuttaa tarvitsemansa tai haluamansa hyödyke tai palvelu. Tarjontalähtöisesti tarkasteltuna saavutettavuus voidaan ymmärtää alueen ja alueeseen liittyvän liikennejärjestelmän ominaisuutena. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 13/2006, 14.)

Kun tarkastellaan saavutettavuutta kysyntälähtöisesti, on syytä erottaa saavutettavuuden merkitys yksilöiden sijoittumispreferensseihin, sekä organisaatioiden sijoittumispreferensseihin. Yksittäisen ihmisen sijoittumispreferenssiin vaikuttaa mahdollisuus saavuttaa kaipaamansa mahdollisimman helposti hyödykkeet, toiminnot ja palvelut, jotka ovat välttämättömiä elämän kannalta tai parantavat elämän laatua. Yritysten sijoittumispreferenssiin sen sijaan vaikuttaa esimerkiksi riittävä työvoiman saanti ja ympärillä oleva markkina-alue. Yritysten sijoittumispreferenssiin vaikuttaa ennen kaikkea toimiala. Esimerkiksi tehtaille on tärkeää millaiset raaka-aineiden kuljetuskustannukset alueella ovat, kun taas päivittäistavarakaupalle on tärkeää, että alueella on riittävästi potentiaalisia asiakkaita sekä ostovoimaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 13/2006, 15.)

Alueen kehittymiseen vaikuttavia toimijoita ovat ihmiset sekä heidän muodostamansa organisaatiot, esimerkiksi yritykset sekä erilaiset julkiset organisaatiot. Alue kehittyy silloin, kun näissä toimijoissa tapahtuu muutosta, esimerkiksi lukumäärässä tai ominaisuuksissa. Täten alue itsessään ei ole aktiivinen toimija, vaan erilaiset organisaatiot tekevät päätökset alueen nimissä. Organisaatioissakin päätökset tekee ihminen, jolloin alueen kehittyminen on viime kädessä kiinni yksittäisten ihmisten tekemistä päätöksistä. Alueen saavutettavuutta voidaan mitata tarkastelemalla mitä hyötyä alueen sijainti ja liikenneyhteydet tarjoavat alueella sijaitseville kotitalouksille ja yrityksille. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 13/2006, 15.)

Joukkoliikenne toimii Suomessa yleensä siten, että linjojen päätepysäkit ovat kaupunkien keskustoissa tai niiden välittömässä läheisyydessä. Tämä on ollut omiaan lisäämään keskustojen kiinnostavuutta kauppapaikkoina. Noin 5 % päivittäistavaroiden ostosmatkoista koko Suomen alueella tehdään joukkoliikennettä käyttäen. Luvut ovat kuitenkin huomattavasti suurempia isoissa keskuksissa, kuten pääkaupunkiseudulla, Tampereella ja Turussa, johtuen näiden alueiden hyvistä joukkoliikenneyhteyksistä. Maaseudulla joukkoliikenteen ongelmana on asutuksen hajanaisuus, jolloin kannattavia reittejä on vaikea ylläpitää. Kaupunkien sisäisessä liikenteessä pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta ainoa joukkoliikenneväline Suomessa on linja-auto. (Halme, Heinimäki, Kotisalo & Tulkki 2005, 83.)

Tässä työssä tutkitaan, voisiko joukkoliikenteen avulla parantaa Turun keskustan saavutettavuutta, siksi jatkossa käsitellään alueen saavutettavuutta kaupan näkökulmasta. Vuonna 2006 Turussa asui 175 354 ihmistä. (Turku.fi/tilastot [viitattu 27.11.2007]) Turun kaupungin sisäinen joukkoliikenne on rakennettu siten, että muutamaa rengaslinjaa lukuun ottamatta kaikkien linjojen päätepysäkit ovat Turun kauppatorilla. Tästä syystä Turun keskustassa sijaitsevat yritykset ovat erittäin helposti saavutettavissa joukkoliikenteen avulla. Lisäksi joukkoliikenteen avulla pääsee suoraan Kauppatorille myös Turun ympäristökunnista. Koska kaikki linjat tulevat suoraan Kauppatorille, keskustan saavutettavuutta tarkasteltaessa ei tarvitse ottaa huomioon joukkoliikenteeseen liittyviä liityntämatkoja. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 13/2006 65.)

Jotta joukkoliikenteen avulla pystytään parantamaan alueen saavutettavuutta, tulisi matkustamisen olla mahdollisimman sujuvaa ja nopeaa. Liikuttaessa linja-autolla on aina otettava huomioon odotusaika pysäkillä, jonka ihmiset kokevat olevan usein pitempi kuin itse linja-autossa vietetty aika. Odotusaikoja pystytään pienentämään kunnollisella aikatauluista tiedottamisella. Muita laatutekijöitä, jotka lisäävät joukkoliikenteen vaikutusta alueen saavutettavuuteen, ovat esimerkiksi kaluston kunto, hinta sekä turvallisuus. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 13/2006 65–66.)

Liikennemäärien kasvaessa yhä enenevän autoistumisen myötä rakennetaan uusia keskustaan johtavia sisään tuloteitä sekä usein keskustan ohi kulkevia ohikulkuteitä. Uudet ohikulkutiet saattavat olla turmiollisia kaupunkien keskustoille, sillä ne siirtävät kaupankäynnin keskustoista ohikulkuteiden varsiin. Kuluvan vuosikymmenen aikana Suomessa ovatkin yleistyneet kaupungin ulkopuolelle sijoittuneet ostoskeskukset, joiden kilpailuetuna on niiden hyvä saavutettavuus henkilöautolla. Ohikulkutie voidaan suunnitella kulkemaan joko keskustan läpi, keskustan tuntumaan tai kokonaan kaupunkirakenteen ulkopuolelle. Kaupunkien keskustat hyötyvät eniten keskustan läpi kulkevasta ohikulkutiestä. Suomessa näin sijoitettuja ohikulkuteitä on muun muassa Hämeenlinnassa, Jyväskylässä ja Rovaniemellä. (Halme ym. 2000, 82–83.)

Keskustan tuntumassa sijaitseva ohikulkutie on suunniteltu siten, että autosta säilyy näköyhteys keskustaan ohikulkutietä ajettaessa. Näin tienkäyttäjät havaitsevat keskustan ja heidän on helppo poiketa ostoksille keskustaan. Tämäkin ratkaisu palvelee suhteellisen hyvin kaupunkien keskustassa toimivia yrityksiä, ja tällaiseen ohikulkutien sijoittamiseen on Suomessa päädytty muun muassa Mikkelissä, Kajaanissa ja Kuopiossa. Kokonaan kaupunkirakenteen ulkopuolelle sijoitetusta ohikulkutiestä ei ole näköyhteyttä keskustaan, jolloin tiellä kulkevat eivät ole tietoisia keskustan sijainnista, eivätkä näin ollen poikkea siellä sattumalta. Suomessa näin sijoitettuja ohikulkuteitä on esimerkiksi juuri tutkimuksen kohdekaupungissa Turussa. Tästä syystä kaupankäynti Turun alueella onkin levittäytynyt vahvasti kaupungin ulkopuolelle. (Halme ym. 2000, 82–83.)

5.1 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET

Elävän kaupunkikeskustan tunnusmerkkejä ovat asioinnin helppous ja sujuvuus, sekä erilais-
ten palveluiden riittävä määrä. Liikennejärjestelyillä, kuten joukkoliikenteellä ja pysäköin-
nillä, pystytään vaikuttamaan valtavasti keskustan yritysten saavutettavuuteen. Pysäköintijärjes-
telyjä onkin viime vuosina tutkittu Turun alueella niin kuluttajien kuin yritysten näkökulmasta.
Tutkimukseni tavoitteena on selvittää millainen vaikutus joukkoliikenteellä on Turun keskus-
tan yritysten saavutettavuuteen ja miten Turun sisäistä joukkoliikennettä voisi kehittää yritys-
ten näkökulmasta. Tärkeää oli myös selvittää, olisiko keskustan yrityksillä halukkuutta ja mah-
dollisuuksia tehdä yhteistyötä Turun Joukkoliikennetoimiston kanssa ja näin yhdessä parantaa
keskustan elinvoimaisuutta.

Tutkimukseen valitsin yksittäisiä yrityksiä, ketjuyrityksiä ja julkisen palvelun tarjoajia, jotta ka-
tetuksi tuli mahdollisimman laaja kirjo eri alojen toimijoita Turun keskustasta. Kaikki haas-
tatellut yritykset ja julkiset palvelut sijaitsevat korkeintaan kahden kilometrin päässä Turun
kauppatorista. Joukkoliikenteen asiakasmäärät ovat hintojen noususta huolimatta olleet Tu-
russa viime vuodesta lähtien hienoisessa nousussa. Suurimpina syinä tähän pidetään autoiluun
verrattuna yhä edullisia hintoja sekä ilmastonmuutoksesta johtuvia asennemuutoksia. (Niemi
2007, [viitattu 28.11.2007].)

Turun alueella keskustan kanssa samoista asiakkaista kilpailee Länsikeskus ja Mylly. Näitä yhdis-
tää hyvät pysäköintimahdollisuudet, ja molempiin pääasiallisena kulkuvälineenä on oma auto.
Sen sijaan lähes kolmanneksessa Turun keskustaan suuntautuneista ostokäynneistä kulkuväli-
neenä oli linja-auto. Kun luvusta vähentää keskustan välittömässä läheisyydessä asuvat, jotka
saapuvat ostokäynnilleen kävellen, huomaa, että linja-auton käyttäjissä piilee keskustan yrityk-
sille valtava potentiaali. (Pitkäaho, Uusitalo & Marjanen 2005, 25.)

5.2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimuksen lähestymistapa on kvalitatiivinen ja se toteutettiin puolistrukturoituna haastatte-
lumenetelmänä eli teemahaastatteluna. Lähestymistavan keskeinen peruste on yrityskyselyjen
huono vastausprosentti (alle 20 %). Rajoittamalla haastateltavien yritysten määrä alle 30:een,
on mahdollista selvittää seikkaperäisesti erilaisia yrityksiä edustavien haastateltavien käsityksiä
ja odotuksia asiasta. Puolistrukturoidun haastattelumenetelmän hyvänä puolena on myös se,
että kysymysten järjestys ja muoto eivät ole tiukasti sidottuja. Haastattelurunko sisältää teemat,
joiden pohjalta haastatteliija toteuttaa haastattelun. (Hirsjärvi & Hurme 1995, 35–37.)

Haastattelulomakkeen suunnittelu aloitettiin marraskuussa 2006, ja se saatiin valmiiksi helmikuussa 2007. Haastattelulomakkeessa (liite 1) oli 18 kysymystä. Yksittäisiä yrityksiä oli tutkimuksessa neljä ja ketjuyrityksiä 18. Haastattelun alussa taustoitettiin ensin perustiedot yrityksestä, minkä jälkeen siirryttiin varsinaisiin kysymyksiin. Haastattelu oli jaettu kolmeen eri aihealueeseen: ”Muutokset liiketoiminnassa”, ”Joukkoliikenteen kehittäminen/merkitys yrityksille” sekä ”Yhteistyö Joukkoliikennetoimiston kanssa”. ”Muutoksilla liiketoiminnassa” aihealueessa pyrittiin selvittämään millaisia muutoksia yritykset ovat kokeneet viimeisen viiden vuoden aikana. ”Joukkoliikenteen kehittäminen/merkitys yrityksille” -aihealueessa selvitettiin yritysten mielipiteitä Turun joukkoliikenteestä sekä sen merkityksestä yrityksen liiketoimintaan. ”Yhteistyö joukkoliikennetoimiston kanssa” aihealueessa esiteltiin yrityksille erilaisia yhteistyömahdollisuuksia ja selvitettiin yritysten mahdollisuuksia ja valmiuksia yhteistyöhön.

Tutkimusta varten haastateltiin 19 kaupan alan yritystä sekä kolmea julkisen palvelun organisaatioita, eli haastatteluja oli yhteensä 22. Lisäksi kolmeen kaupan alan yritykseen otettiin yhteyttä, mutta niiden edustajat kieltäytyivät haastattelusta. Valitut 19 yritystä jakautuivat toimialoittain seuraavasti: päivittäistavaroita myyviä liikkeitä oli kaksi, vaatetusalan liikkeitä viisi, terveyspalveluita kolme ja urheilutarvikkeita myyviä liikkeitä kaksi. Lisäksi haastateltiin yhtä rautakauppaa, yhtä leluliikettä, yhtä kalastusalan erikoisliikettä, yhtä kirjakauppaa sekä kolmea tavarataloa. Näitä yksittäisiä erikoisliikkeitä käsittelem jatkossa yhtenä ryhmänä, kaupan alan erikoisliikkeinä. Haastatteluun pyrittiin valitsemaan erilaisia yrityksiä siten, että saataisiin mahdollisimman hyvin katettua Turun keskustassa liikkuvat asiakasryhmät. Yritykset olivat myös hyvin eri-ikäisiä: yrityksistä reilu puolet on toiminut samalla paikalla, vanhin jo yli sata vuotta. Vajaa puolet on sijainnut samalla toimipaikalla alle kymmenen vuotta, nuorin alle kaksi vuotta.

Haastatteluista sovittiin niin, että yrityksiin joko soitettiin, lähetettiin sähköpostilla saatekirje tai käytiin henkilökohtaisesti paikalla ja pyrittiin varaamaan sopiva aika haastattelulle. Haastattelut suoritti itseni lisäksi kolme Turun ammattikorkeakoulun opiskelijaa siten, että kukin haastatteli itsenäisesti joko viisi tai kuusi yritystä. Haastattelut nauhoitettiin, minkä jälkeen ne litteroitiin sanasta sanaan myöhempää analysointia varten. Haastattelut kestivät 10–45 minuuttia ja ne toteutettiin 1.3.–16.4.2007. Yrityksistä pyrittiin saamaan haastatteluun yksittäisissä yrityksissä omistaja sekä ketjuyrityksissä myymäläpäällikkö tai muu asioista päätösvaltaa omaava henkilö. Tässä onnistuttiinkin pääosin hyvin.

Jälkikäteen ajateltuna yritysten valitsemisessa olisi jotain voinut tehdä toisinkin. Vaateliikkeiden osuus nousi mielestäni liian suureksi, ja keskustassa sijaitsevan ison liikekeskuksen Hansakorttelin kauppakeskusjohtajaa olisi ehdottomasti pitänyt haastatella. Jotta Turun keskustasta saatavilla olevat eri palvelut olisivat tulleet paremmin huomioiduiksi, olisi tutkimukseen ollut hyvä saada mukaan myös ravintoloitsijoiden, sekä huonekaluliikkeiden omistajien mielipiteet, etenkin huonekalukauppiaiden, sillä huonekalut on ainoa tuoteryhmä Turun keskustassa, joka on Myllyn valmistumisen jälkeen lisännyt prosentuaalista myyntiään. (Pitkäaho ym. 2005, 61.)

Tuloksia analysoidessani kiinnitin huomiota ongelmaan, joka toistui jokaisella meistä haastatellijoista. Joihinkin vastauksiin vain tyydyttiin, jolloin vastauksen todellinen tarkoitusperä jäi epäselväksi. Syventävillä lisäkysymyksillä olisi saatu aikaan lisää keskustelua ja haastattelusta saadun tiedon määrä olisi lisääntynyt. Esimerkiksi kysyttäessä mielipidettä Turun joukkoliikenteestä

yksi haastatelluista vastasi näin: ”Turvallisuus nyt ainakin on ongelma, se tulee päällimmäisenä mieleen.” Selväksi tuli, että turvallisuus on ongelma, mutta mitä haastattelija sillä tarkoitti, jäi epäselväksi. Itseäni jäi vaivaamaan, mitä kehitettävää turvallisuudessa on. Tämä oli meille haastattelijoille ensimmäinen teemahaastattelu, ja kokenut haastattelija olisikin huomannut asiassa olevan aihetta lisäkysymykseen. (Hirsjärvi & Hurme 1995, 90–91.)

6 | TUTKIMUSTULOKSET

6.1 MUUTOKSET LIKETOIMINNASSA

Haastattelun aluksi pyrittiin selvittämään, ovatko yritykset kokeneet muutoksia liiketoiminnassaan viimeisen viiden vuoden aikana, ja jos ovat, niin missä asiakasryhmissä ja mitkä ovat syyt muutoksiin. Vastaukset jakaantuivat melko tasan, noin puolet oli havainnut muutosta. Etenkin kauppakeskus Myllyn valmistuminen vuonna 2001 koettiin vaikuttaneen keskustan asiakasmääriin. Ehkä tästä syystä yli viisi vuotta samalla toimipaikalla toimineet yritykset olivatkin kokeneet enemmän muutoksia kuin alle viisi vuotta toimineet. Pääosin yritykset kuitenkin olivat onnistuneet kasvattamaan myyntiään, eikä yksikään yritys ollut havainnut myynnissä tai asiakasmäärissä mitään dramaattista laskua. Näitä vastauksia tosin vääristää se, että ketjuyrityksistä seitsemän on avannut itsekin toimipisteen keskustan ulkopuolelle, joten sitä kautta Myllyn avaus ei ole haitannut heidän ketjunsaa myyntiään paljoakaan: ”Toki on vaikutusta, mutta enemmän on niin, että ne ketkä asuvat keskustan ulkopuolella eivät tule keskustaan, koska täällä ei pysty paikoittamaan autoa. Autoilijat menevät Myllyyn, se on selkeä trendi. Toki sekin tulee meidän myynniksi, koska meillä on enemmän liiketoimintaa keskustan ulkopuolella.”

Vähiten muutoksia ovat kokeneet vaateliikkeet sekä kaupan alan erikoisliikkeet. Erikoisliikkeiden osalta tämä johtuu siitä, että niillä ei juuri ole kilpailijoita Turun alueella. Haastatelluiden vaateliikkeiden kohderyhmänä oli eritoten nuoriso, joka on Turun keskustan suurin asiakasryhmä yhdessä yli 65-vuotiaiden kanssa. (Pitkäaho ym. 2005a, 34.) Vaikka yritykset eivät kovin suurta laskua asiakasmäärissään ainakaan kertoneet huomanneensa, kokivat yrittäjät silti kilpailun kauppakeskusten kanssa olevan kovaa. Eräs erikoisliike totesikin, että ”keskusta on yhä enemmän muuttunut paikaksi, jossa vain asutaan”.

Yrittäjät kertoivat menettäneensä asiakasryhmistä kauppakeskusten asiakkaiksi erityisesti lapsiperheet. Lapsiperheet liikkuvat usein autolla ja hyvät pysäköintimahdollisuudet kauppakeskuksissa houkuttelevat etenkin juuri perheet niihin. Keskustan kannalta tässä on huolestuttavaa se, että lapsiperheet ovat kulutuskaareissa korkeimmalla ja näin ollen moni euro valuu ulos keskustasta. Joukkoliikenne ei ehkä ole ratkaisu tähän ongelmaan, sillä lapsiperheet käyttävät ostoskäynneillään useimmiten omaa autoa. Silti mielestäni pitäisi miettiä keinoja, joilla edes osa lapsiperheistä saataisiin takaisin keskustaan. Yksi ratkaisu voisikin olla asettaa tarjolle monissa tapahtumissa käytössä oleva perhelippu.

Muutosten syyt

Ne yritykset, jotka arvioivat myyntinsä tai asiakasmääriensä lisääntyneen, kertovat syynä olleen usein omat toimet: ”Se johtuu meistä itsestämme, palvelut olivat niin heikot ja nyt kun niitä on parannettu, ovat asiakkaat tulleet takaisin.” Lisääntyneen kilpailun parhaita puolia asiakkaiden kannalta onkin se, että yritysten on pakko monipuolistaa palvelujaan, muuten asiakkaat karkaavat. Erikoisliikkeillä sijainti ei vielä toistaiseksi ole tärkeimpiä ostopaikan valintakriteereitä, mutta sijainnin merkitys tulevaisuudessa tulee kasvamaan. Sopivalla sijainnilla ja aukioloajoilla on Myllytutkimuksessa haastateltujen kuluttajien mielestä merkitystä, ja haastattelussa eräs yrittäjä kertoikin onnistuneen aukioloajan muutoksen lisänneen asiakasmääriä. (Pitkääho ym. 2005, 64–66.).

Keskustan huonot pysäköintimahdollisuudet ovat osaltaan vaikuttaneet asiakkaiden siirtymiseen Myllyyn ja Länsikeskukseen. Yksi yritys päättikin muuttaa parempien tilojen ja pysäköintimahdollisuuksien takia Kaarinaan, ja toinen yritys tiivisti asiakasmäärien laskun johtuvan vain ja ainoastaan ”*keskustan puutteellisista pysäköintimahdollisuuksista*.” Tuonnempana käsiteltävän Toriparkin mahdollinen valmistuminen Kauppatorin alle olisi varmaankin hyvä lääke keskustan pysäköintiongelmiiin, mutta sen pelätään vastaavasti kuihduttavan Turun seudun joukkoliikennettä. Turku ry:n mukaan Toriparkin rakentaminen alentaishi joukkoliikenteen käyttäjämääriä Turussa pysyvästi 5 % vuodessa. (Välilä 2007, [viitattu 24.10.2007].) Olen kuitenkin sitä mieltä, että toriparkin myötä asiakasmäärät keskustassa saattaisivat kääntyä nousuun. Nousu houkuttelisi lisää asiakkaita keskustaan ja sen myötä joukkoliikenteen kävijämäärät saattaisivatkin päinvastoin nousta. Sitä miten vuonna 2009 valmistuva Skanssin liikekeskus vaikuttaa yritysten toimintaan ei vielä osattu arvioida.

6.2 JOUKKOLIIKENTEN KEHITTÄMINEN/MERKITYS KESKUSTAN YRITYKSILLE

Yritysten mielipiteitä Turun joukkoliikenteestä

Yrityksiltä kysyttiin suoraan, mitä mieltä ne ovat Turun joukkoliikenteestä. Yritysten mielipiteet Turun joukkoliikenteestä osoittautuivat erittäin positiivisiksi. Joukkoliikenteen toiminta nähdään pääosin hyvänä, ja sen imagon kokevat positiiviseksi kaikki paitsi kolme haastateltua yritystä. Joukkoliikenteen asema asiakkaiden tuojana torille on selkeästi huomioitu yrityksissä, ja joukkoliikenne koetaan keskustan yrityksissä liiketoiminnan kannalta oleellisena asiana: ”*Kuluttajanäkökulmasta en pysty sanomaan mitään, koska en ole paljoa käyttänyt bussia. Sivusta seuranneena pidän varsin toimivana, ja bisnekselle on hyvä että kaikki bussit tulee torille, jolloin se bisnes mikä torin varressa on, hyötyy siitä että ihmiset pääsevät keskustan tuntumaan.*”

Joukkoliikenteen negatiivisimpana asiana koettiin kahden yrittäjän mainitsema kertalippujen hinnannousu. Joukkoliikenteen lipun hintojen nousun koettiin vaikuttavan negatiivisesti joukkoliikenteen imagoon, eikä sitä nähty keinona käyttäjämäärien lisäämiseksi. Parannusehdotuksia tuli kuitenkin vain vähän, yhtenä tällaisena esitettiin palvelun parantamista hinnannousun sijaan: ”*Vähän huono on lähtökohhta liiketoiminnalle, mitä heidänkin [Joukkoliikennetoimisto] tässä tulisi ymmärtääkseni harrastaa, niin negatiivinen julkisuus on tässä valloillaan, että on kai*

tulot pienentynyt ja sitten vastauksia jos haetaan hintoja korottomalla niin yleensä se ei tahdo toimia. Pitäisi palvelua parantaa ja ehkä sitä kautta mieluummin yrittää hakea sitten lisää liikevaihtoa.” Kolme yrittäjää mainitsi vuorojen asetelussa ja kauppatorin pysäkkien sijainnissa olevan parantamiseen varaa. Yhtenä ehdotuksena esitettiin, että torilla olisi valotaulu, josta näkisi lähtevät bussit ja niiden määränpään. Tähän Joukkoliikennetoimisto onkin pohtinut ratkaisua sillä erotuksella, että valotaulu sijaitsisi Hansakorttelissa. Siihen ei osattu vastata, miten vuorojen asetelua voitaisiin järkevöittää, vaan se jätettiin Joukkoliikennetoimiston ongelmaksi.

Puolet haastatelluista yrityksistä koki joukkoliikenteen Turussa pelkästään positiivisena asiana. Joukkoliikenne nähtiin monelle asiakkaalle ainoaksi kulkuvälineeksi saapua Turun keskustaan. Joukkoliikennetoimiston toiminta koettiin vastausten perusteella yritysten keskuudessa hyväksi, Turun keskustan elinvoimaisuuden kannalta jopa ratkaisevaksi: *”Merkitys keskustalle on aivan ratkaiseva, etenkin kestävän kehityksen kannalta. Ja myös meille, koska meillä ei ole omia parkkipaikkoja ollenkaan, toki lähellä on yleisiä paikkoja. Olemme painottaneet viestinnässämme, että torille tulee kaikki bussit. Ja näin ollen olemme kaikkien kaupungin asiakkaiden saatavilla. Meille on ratkaiseva merkitys sillä, että busseja kulkee riittävästi ja ihmiset todella pääsee helposti tänne.”*

Yritysten saama asiakaspalaute Turun joukkoliikenteestä

Asiakkaiden yrityksille antama palaute osoittautui melko harvinaiseksi. Suurin osa haastatelluista ei muistanut saaneensa asiakkailtaan minkäänlaista palautetta koskien joukkoliikennettä. Kehuja joukkoliikenteestä ei asiakkailta ollut saanut kukaan, mutta sellainen ei suomalaisen luonteenlaatuun taida kuuluakaan. Kuusi yritystä oli saanut negatiivista palautetta. Kolmelle yritykselle olivat asiakkaat kertoneet saaneensa huonoa palvelua matkustaessaan Turussa linja-autolla. Yritysten mukaan myös vuorojen vähäisestä määrästä, liian täysistä busseista etenkin linjoilla Varissuo ja Harittu sekä liian korkeista lippujen hinnoista on tullut palautetta. Erään päivittäistavarakaupan saama palaute oli seuraavanlainen: *”Negatiivista palautetta on tullut. Välillä ei ole tarpeeksi vuoroja ja välillä tuntuu olevan ongelmia aikataulujen kanssa.”*

Kuinka suuri osa asiakkaista käyttää linja-autoa keskustaan suuntautuneilla ostoskäynneillään?

Yrityksiä pyydettiin arvioimaan, miten suuri prosentti heidän asiakkaistaan käyttää ostoskäynneillään linja-autoa, ja mitkä asiakasryhmät erityisesti. Tämän jälkeen heille kerrottiin kaikista Turun keskustaan suuntautuvista ostoskäynneistä 30 %:n tapahtuvan linja-autolla. (Pitkäaho ym. 2005, 25.) Yhtä erikoisliikettä lukuun ottamatta yksikään yritys ei ollut tutkinut, mitä kulkumuotoja heidän asiakkaansa erityisesti käyttävät. Lähes kaikki yritykset arvioivatkin linja-auton käyttäjiä olevan 20–50 % heidän asiakkaistaan. Etenkin nuorison ja vanhusten uskottiin käyttävän runsaasti linja-autoa, mikä Myllytutkimuksen perusteella pitääkin paikkansa. Moni yritys uskoi, että suurin osa heidän asiakkaistaan asuu keskustassa tai sen välittömässä läheisyydessä ja tulee siksi ostoksille kävellen tai pyörällä. Parkkipaikkojen puute nousi tässäkin kysymyksessä esiin, erään yrittäjän vastaus oli samankaltainen monien muiden kanssa: *”Varmasti suuri osa, koska parkkipaikkoja ei paljon ole. Varmaan tullaan joko kävellen tai bussilla.”*

Joukkoliikenteen vaikutus yrityksen saavutettavuuteen

Yritykset arvioivat, että joukkoliikenteellä on suuri merkitys yritysten saavutettavuuteen. Ai-noastaan kolme yritystä arvioi, että joukkoliikenteellä ei ole vaikutusta juuri heidän tapaukses-saan. Yhteistä näille kolmelle yritykselle oli se, että ne ovat kaikki ketjuyrityksiä, joilla on toimi-pisteitä myös keskustan ulkopuolella. Huomattavaa on kuitenkin se, että nämä kolme yritystä toimivat kuitenkin täysin eri aloilla. Aivan Kauppatorin välittömässä läheisyydessä sijaitsevat yritykset kokivat joukkoliikenteen merkityksen suhteessa saavutettavuuteen suuremmaksi kuin ne yritykset, jotka sijaitsevat yli puolen kilometrin päässä torista. Eräs kilometrin päässä torista sijaitseva yritys kokikin, että aivan torin vieressä sijaitseva kilpailija hyötyy joukkoliikenteestä sitä enemmän.

Joukkoliikenteen merkitys keskustalle on selvästi havaittu yrityksissä. Mikäli joukkoliikenteen matkustajamäärät laskisivat, yritykset kokisivat, että sillä olisi erittäin negatiivinen vaikutus saa-vutettavuuteen ja sitä kautta luonnollisesti liiketoimintaan. Siksi joukkoliikenteen toivotaankin onnistuvan kasvattamaan matkustajamääriään: *”Kovasti toivomme, että joukkoliikenne vahvis-tuisi ja tämä laskusuhdanne, mikä on joukkoliikenteen käyttäjämäärissä ollut, saataisiin pysäh-dytettyä ja kääntämään käyttäjämäärät taas nousuun.”* Ehkä kaikissa yrityksissä ei ollut ennen haastattelua tiedostettu 30 %:n keskustan asiakkaista saapuvan linja-autolla ostoskäynneilleen: *”Kyllä se tärkeä on, koska tässä ollaan keskustassa ja kaikki bussit tänne tulee, jos 30 % meidänkin asiakkaista todella bussilla tulee ja jos siellä tapahtuu voimakkaita muutoksia esim. huonompaan suuntaan, niin kyllä sillä varmasti on vaikutusta. Kyllä se ihan tärkeää on meidän kannalta.”*

Yritykset, joiden asiakaskunta on pääosin nuoria miehiä, eivät koe joukkoliikenteen käyttäjiä kovinkaan merkittävänä asiakasryhmänä, kun taas julkiset palvelut ja nuorisoa pääasiallisena kohderyhmänä pitävät uskovat, että julkisen liikenteen asiakkaat ovat varsin merkittävän osa asiakaskunnastaan. Yksittäisten yritysten ja ketjuyritysten välillä ei ole erityisen suurta hajontaa, mikä johtuu osaltaan siitä, että haastattelussa on yrityksiä niin monelta eri toimialalta. Mones-sa vastauksessa painotetaan kuitenkin pysäköintitilojen riittämättömyyttä keskustan alueella. Tämä onkin varmasti totta, ja mielestäni yksityisautoilun ja julkisen liikenteen välinen vastak-kainasettelu on turhaa, sillä kyseessä on kaksi täysin erilaista kuluttajaryhmää. Turkulaisten ku-luttajien mielestä Turun keskusta on paras ostospaikka Turun alueella lukuun ottamatta kodin elektroniikkaa ja huonekaluja. Nämä tuoteryhmät vaativat isot liiketilat, ja sellaisia ei Turun keskustasta helpolla löydy. Turun keskustasta löytyviä tuotteita pidetään myös laadukkaampina verrattuna Myllyyn ja Länsikeskukseen, joten suurista kauppakeskuksista huolimatta keskustan tulevaisuus näyttää yhä valoisalta. (Pitkäaho ym. 2005, 92.)

Pysäkkien sijainti

Kauppatorin sekä muun keskustan alueen pysäkkien sijainnista kysyttäessä yritysten vastaukset ovat hyvin samankaltaisia. Kaikkien linja-autojen saapumista Kauppatorille pidetään välttämät-tömänä, eikä yksikään yritys tarjoa muunlaista vaihtoehtoa. Jotta joukkoliikenteestä olisi hyö-tyä keskustan yrityksille, on linja-autojen jatkossakin tultava aivan ydinkeskustaan. Pysäkkien sijaintiin ei kukaan sinällään ota kantaa, eli sitä, mikä linja-auto lähtee mistäkin ei koeta yri-

tysten kannalta tärkeäksi. Pysäkkien sijoittelu kauppatorilla onkin koettu onnistuneeksi. Kaksi yritystä kokisi torin tunnelman olevan parempi, mikäli linja-autot jäisivät pois kauppatorilta, mutta toteavat samaan hengenvetoon, ettei muitakaan ratkaisuja oikeastaan ole: ”*Kauppatori on hiukan abdas, kun koko liikenne kulminoituu siihen. Eihän se kivaa ole, mutta ei tule mieleen parempiakaan ratkaisuja. Toiminnallisesti tori on hyvä, tunnelmallisesti ei.*”

Muutama yritys arvioi, että linja-autojen siirtäminen takaisin Puutorille merkitsisi lähes kuoliniskua. Tämä onkin ymmärrettävää, sillä sen jälkeen kun linja-autot poistuivat aikanaan Puutorilta, hiljeni sen ympäristö lähes täysin. Siksi jo pelkät puheet linja-autojen siirtämisestä Kauppatorilta muualle tyrnähtävät: ”*Kyllähän sen bussiliikenteen pitää kauppatorille tulla, että se palvelee tätä ydinkeskustaa. Nythän on aika paljon puhuttu, että se olisi muualla niin veikkaan, että se olisi kyllä todella huono päätös niin meidän kuin keskustan muiden liikkeiden kannalta tässä ytimessä. Minulla on sellainen kuva, että ne ovat suhteellisen ok.*”

Kauppatorin ympäristöä tulisi silti pyrkiä kehittämään jatkossakin, mutta ainakin keskustan yrittäjien mielestä ei mielellään linja-autoja häätämällä. Yritysten mielestä ihmisten on helppo tulla keskustaan linja-autoilla. Keskustaa pyritäänkin Turussa kehittämään kokonaisvaltaisesti, mutta toki kaikkia miellyttävää ratkaisua on mahdollista löytää. Olisi ollut mielenkiintoista kuulla yritysten mielipide torin alle rakennettavasta joukkoliikennekeskuksesta Helsingin Kampin malliin, mutta tätä ei valitettavasti huomattu kysyä. Vaihtoehtoja linja-autojen sijoittamiselle pois Kauppatorilta ei mielestäni ole, mikäli Turun keskusta halutaan jatkossakin pitää elävänä kaupakeskuksena. Nähtäväksi jää, miten Turun valinta vuoden 2011 kulttuuripääkaupungiksi vaikuttaa Kauppatorin yleisilmeeseen.

Joukkoliikenne kilpailuetuna

Haastattelulomakkeen yhdeksännessä kysymyksessä yrityksiltä kysyttiin, kokevatko he joukkoliikenteen kilpailuetuna suhteessa keskustan ulkopuolisiin yrityksiin. Suuressa osassa yrityksiä korostettiin jälleen kaupungin ulkopuolella sijaitsevien kauppakeskusten toimivia pysäköintipaikkoja ja liiketiloja, vastaavasti joukkoliikenteestä on keskustalle selkeää etua, mutta enemmänkin sen rooli on toimia tasoittavana tekijänä. Myllytutkimuksen mukaan kaikista ostoskäynneistä Länsikeskukseen tehtiin 9 % linja-autolla vuonna 2003, ja Myllyn vastaava luku vastaavana ajankohdantana oli 5 %. Omalla autolla Myllyn ostoskäynneistä suoritettiin 89 % ja Länsikeskuksen 83 %, Turun keskustan vastaava luku oli 48 %. On siis selvää, että joukkoliikenteen käyttäjät suuntaavat ostoskäyntinsä pääosin keskustaan. (Pitkäaho ym. 2005, 24–25.)

Keskustan ulkopuoliset kauppakeskukset sijaitsevat nimenomaan Turun länsipuolella, ja viime aikoina on herännyt keskustelua, että Mylly ja Länsikeskus kasvaisivat ikään kuin yhteen. Kuntarajat hämärtyvät ja kuntaliitokset ovat ajankohtaisia. Turun naapurikaupungissa Raisiossa sijaitseva Mylly aikookin hakea kasvua Turun puolelta, kasvaakseen yhteen Länsikeskuksen kanssa. Tämä asettaa entistä enemmän haasteita Turun keskustalle, kauhuskenaariona onkin, että keskustasta tulee Pohjois-Amerikan tyyliin ainoastaan hallinnollinen keskus. Kaupungin ulkopuolisiin kauppakeskuksiin on vaikea mennä linja-autolla, ja kun joukkoliikenteellä on selkeää kasvupotentiaalia Turussa, niin ehkäpä tästä sekä Toriparkista tulisi pelastus keskustalle. (Vehmanen 2007 [viitattu 26.10.2007].)

Yrittäjät ovat huomanneet Myllyn ja Länsikeskuksen vaikean saavutettavuuden linja-autolla verrattuna keskustaan: ”*Kyl mä jotenkin edelleenkin uskon ja toivon, että jos joku tulee Hirvensalosta bussilla keskustaan, niin ei hän enää jatka toisella bussilla Raisioon vaan me olemme ainakin vaihtoehto.*” Keskustaan pääsee Turun joka kolkasta yhdellä linja-autolla, kun taas Mylly ja Länsikeskus vaativat, asuinpaikasta toki riippuen, auton vaihdon Kauppatorilla. Yritykset arvioivat, että jos asiakas tulee ostamaan yhtä tuotetta linja-autolla, käy hän helposti monissa liikkeissä: ”*Onhan se suuri etu. Keskustaan on helppo tulla ja löytääkin, koska kaikki bussit siihen torin laitaan taitavat tulla. Keskustasta löytyy kaikki mitä vaan voi tarjota, joten jos vaikka lähtee etsimään jotain aivan muuta, varmasti käy myös muissa kaupoissa. On hyvä olla monien eri alan liikkeiden lähetyvillä osaksi myös tästä syystä.*”

Paitsi keskustan huonot pysäköintimahdollisuudet, myös pysäköinnin kallis hinta on muutamien yritysten huolenaiheena. Koetaan, että säästääkseen pysäköintimaksuissa, asiakkaat ajavat mieluummin kaupungin ulkopuolelle, jossa pysäköintimaksuja ei ole. Erikoisliikkeen edustaja tiivistikin vastauksessaan yrittäjien mielipiteitä: ”*Ehkä sillä lailla, että keskustassa pysäköinti on kallista ja liikekeskuksissa ilmaista, niin hyödytään tästä linja-autoa käyttävien asiakassegmentistä. Mutta ei sillä lailla ole kilpailuetu, enemmänkin se tasoittaa mahdollisuuksia. Ollaan siinä mielessä häviävänä osapuolena, että pysäköintimaksut kallistuivat juuri keskustassa, ja ihmiset mielellään säästävät sen 2,40 € ajamalla Myllyyn. Se on meille imagollisestikin huono asia. Mutta kuten sanoin, ei joukkoliikenne meille ole kilpailuetu, vaan pikemminkin tasoittava asia tässä kilpailussa.*” Aliisa Pettersson tutki vuonna 2006 Turun keskustan pysäköintijärjestelyjä haastatteleamalla alueen yrityksiä, ja tuli silloin siihen tulokseen, että ilmainen tai halvempi pysäköinti ei kuitenkaan ole ratkaisu Turun keskustassa. Sen sijaan avuksi yrityksille saattaisi olla pysäköintiaikojen pidentäminen. (Pettersson 2006, 44–45.)

6.3 TULEVAISUUDEN SUUNNITELMIA

Yrityksiltä kysyttiin mielipiteitä seuraavista tulevaisuuden suunnitelmista: Kauppatorin alle rakennettavasta toriparkista, Kävelykeskustan laajentamisesta ja Kauppatorin kautta kulkevasta pikaraitiotiestä. Toriparkilla tarkoitetaan kauppatorin alle rakennettavaa pysäköintiluolaa, joka laajentaisi pysäköintimahdollisuuksia aivan Turun ydinkeskustassa. Toriparkkiin on suunniteltu pysäköintitilaa 600–800 autolle. Rakentamista varten torin alueella kiinteistöjä omistavat tahot ovat perustaneet Turun Toriparkki Oy:n, joka vastaisi rakennuttamisesta. Turun kaupungin valtuusto kokoontuu helmikuussa 2008 päättämään Kauppatorin asemakaavasta ja näin ollen Toriparkin kohtalosta. Turussa on pyhitetty tällä hetkellä kävelykaduksi 280 metrin mittainen pätkä Yliopistonkatua, ja suunnitteilla onkin lisätä keskustaan vain kävelyllä tarkoitettua aluetta, siten että Yliopistonkadun varrella sijaitsevan Turun ortodoksisen kirkon edusta muuttuisi kävelykaduksi. (Heino 2007 [viitattu 27.10.2007].)

Pikaraitiotie kulkisi jopa 80 km/h, mahdollisesti Naantalista Raision ja Turun kautta aina Kaarinaan asti. Turun kaupunki on teettämässä selvitystä pikaraitiotien eduista ja haitoista. Ajankohdainen pikaraitiotie ei vielä kuitenkaan ole. Pikaraitiotien kustannukset olisivat toteutuessaan yllä mainitulla reitillä noin 321 miljoonaa euroa vuonna 2002 tehdyn tutkimuksen mukaan. (Rajala 2007 [viitattu 27.10.2007].)

Toriparkki

Valtaosa ydinkeskustan yrityksistä arvioi Toriparkin välttämättömäksi, jotta keskusta pysyisi yhä kovenevassa kilpailussa mukana. Ainoastaan kahden yrityksen mielestä toriparkilla ei olisi juurikaan vaikutusta heidän liiketoimintaansa. Nämä kaksi yritystä sijaitsivat haastatelluista yrityksistä kauimpana Turun kauppatorista. Kolme yritystä oli lisäksi sitä mieltä, että pitää tutkia tarkasti miksi esimerkiksi Louhi on vajaakäytössä, ja yksi oli ehdottomasti toriparkkia vastaan. Enemmistö kuitenkin kannatti toriparkkia varauksetta. Kuvaavaa onkin erään yrityksen mielipide: *”Se on minusta ehdottoman välttämätöntä ydinkeskustan kehittämisen kannalta.”*

Muutama yrittäjä kokee pysäköintihalli Louhen hieman epäonnistuneeksi. Toriparkki olisi lähellä keskustaa, toisin kuin muut pysäköintihallit: *”Se olisi varmasti erittäin tarpeen. Vaikka kyllähän tässä ihan ydinkeskustassa noita parkkihalleja aika paljon on, mutta torin alla voisi olla sellaine,n että kaikki sen varmasti löytää ja se olisi ihan ytimessä.”* Aliisa Pettersson on tutkinut aikaisemmin yritysten mielipiteitä Turun pysäköintijärjestelyistä, ja tällöin reilu kolmasosa 25 yrityksestä oli toriparkkia vastaan, lisäksi kolme suhtautui siihen skeptisesti (Pettersson, 2006, 50). Nyt haastatellut yritykset suhtautuvat Toriparkkiin myönteisemmin, liekö tähän syynä kiristynyt kilpailu. Etenkin kauppatorin välittömässä läheisyydessä toimivat yritykset olivat toriparkin kannalla. Joitakin yrityksiä kuitenkin Toriparkin rahoitus mietitytti: *”No totta kai se taas kuulostaa hyvältä. Jos ajatellaan, että sellainen olisi ja toimisi niin olisi hyvä juttu. Mutta aina pitää tällaisissa miettiä rahoitusta sun muuta.”*

Kävelykeskustan laajentaminen ja pikaraitiotie

Kävelykeskustan laajentaminen oikein toteutettuna saa kannatusta.. Kävelykeskusta saisi ihmiset viipymään keskustassa pidempään, ja sitä kautta he mahdollisesti myös päätyisivät keskustan liikkeisiin: *”Näen sen hyvänä, sillä silloin, kun ihmiset ikään kuin plaseeravat keskustassa, poikkeavat he myös helpommin ostoksille. Olisi erittäin toivottavaa.”* Ne yritykset, jotka ovat kävelykeskustan laajentamista vastaan, olivat useimmat toriparkin kannalla. He pelkäävät, että kävelykeskusta veisi entisestään tilaa autoilijoilta. Mutta mikäli toriparkki valmistettaisiin, kävelykatua voisi pidentää tyylikkäästi, jolloin se mielestäni palvelisi koko keskustaa. Eräs yrityksistäkin on huomannut tämän: *”Jos parkkipaikat vietäisiin torin alle, niin ortodoksisen kirkon edessä olevat parkkipaikat voitaisiin ainakin rajoitetusti ottaa kävelijöiden käyttöön. Toki pitää muistaa liikenteen sujuvuus, mutta sitä varten on ammattilaiset sitä mittaamassa ja arvioimassa.”*

Kävelykatu nykyiselläänkin kaipaisi yrittäjien mielestä kehittämistä, eivätkä läheskään kaikki yritykset ole siihen tyytyväisiä. Keskustasta ei haluta kokonaan autotonta, ja muutama yritys haluaisi kehittää keskustaa nimenomaan yksityisautoilun näkökulmasta. Ajateltuani asiaa joukkoliikenteen kannalta tulini siihen tulokseen, että nykyisen kävelykadun laajentaminen voimassa olevan suunnitelman mukaisesti vaikeuttaisi linja-autojen asemaa. Säilyäkseen houkuttelevana liikepaikkana Kauppatorin ympäristö tarvitsee kuitenkin radikaaleja ratkaisuja. Kaupungin on tarkoin harkittava, mihin suuntaan se keskustaa haluaa kehittää.

Yrityksen kokivat Pikaraitiotie idean positiivisena, joskin kalliina ja kaukaisena ajatuksena. Mikäli budjetti olisi realistinen, ainoana uhkakuvana nähtiin, että se kulkisi Myllyn kautta, jolloin

vaikutus saattaisi olla keskustalle jopa negatiivinen. Valtaosa yrityksistä uskoisi sen kuitenkin olevan ympäristöstävällinen vaihtoehto ja lisäävän varmasti joukkoliikenteen käyttäjämääriä. Yksikään yritys ei varsinaisesti ollut pikaraitiotietä vastaan, mutta noin kolmasosa ei pitänyt sitä kovin realistisena vaihtoehtona. ”Ydinpysäkki” tulisi olla aivan Turun keskustassa, jolloin siitä voisi olla suurtakin hyötyä: *”Pikaraitiotie olisi mainio asia ja lisäisi varmasti keskustan houkuttelevuutta. En kuitenkaan usko, että se tulee koskaan toteutumaan. Pysäkki pitäisi olla aivan ydinkeskustassa, koska jos se olisi jossain Kupittaalla, niin pikaraitiotiestä ei olisi mitään hyötyä.”*

Toiminnan laajentuminen tai muuttaminen

Toiminnan laajentumisesta tai muuttamisesta kysyttiin ainoastaan yksittäisiltä yrityksiltä. Niihin kysymyksiin saivat vastat ne yritykset tai julkiset palvelut, joilla oli toimipiste ainoastaan Turun alueella ainoastaan Turun keskustassa. Tällaisia yrityksiä oli 22 yrityksestä ja julkisen palvelun organisaatiosta neljä. Yksittäisistä yrityksistä kaksi aikoi toimia jatkossakin nykyisellä paikallaan, yksi tarkkaili tilannetta ja yhden muutto tapahtui heti haastattelun jälkeen. Lukemat sinällään ovat melko koruton luettavaa, mutta yksittäisten yritysten otos on haastattelussa liian pieni, jotta siitä voisi vetää kovinkaan suuria johtopäätöksiä. Jälkikäteen ajateltuna haastatteluun olisi pitänyt valita ainakin muutama yksittäinen yritys lisää. Keskustasta pois muuttavan yrityksen syitä olivat isommat liiketilat sekä paremmat pysäköintimahdollisuudet. Keskustaan jäävät yritykset olivat tyytyväisiä liiketiloihinsa sekä pitivät Turun keskustaa yhä hyvänä liikepaikkana.

Eroavaisuuksia eri toimipisteiden välillä

Seuraava kysymys oli suunnattu vain ketjuyrityksille, ja siinä kysyttiin yrityksiltä olivatko ne havainneet eroavaisuuksia keskustan ja muiden toimipisteiden välillä, esimerkiksi asiakasrakenteessa tai kannattavuudessa, ja jos olivat, niin minkälaisia. Kannattavuus oli osalle yrityksistä ehkä hieman liian arka aihe. Asiakasrakenteessa oli huomattu selkeitä eroja yhteensä puolessa yrityksistä. Päivittäistavaraliikkeet, sekä vaateliikkeet eivät olleet huomanneet eroavaisuuksia. Keskustan toimipisteissä koettiin asioivan hieman vanhempaa väkeä sekä nuorisoa, kun taas keskustan ulkopuolisissa toimipisteissä asiakaskunta oli hieman enemmän keski-ikäistä (35–60v.). Jo tutkimuksen alussa esiin nousseiden lapsiperheiden oli havaittu käyttävän enemmän keskustan ulkopuolisia toimipisteitä: *”Onhan niissä bisneksissä vissi ero, mutta ei ainakaan kannattavuudessa ole semmoista mitä tässä nyt voisi lähteä spekuloidaan. Asiakasrakenteessa keskustassa käy enemmän nuorisoa ja vanhuksia, lapsiperheet käyvät keskusta ulkopuolella.”*

Yksi yrityksistä oli havainnut, että keskustassa kaupankäynti oli vilkkainta aamupäivisin, kun taas Myllyn toimipisteessä asiointi oli vilkkaampaa iltapäivisin. Muutaman haastattelun mukaan eroa oli myös siinä, että varsinaiset asiakasmäärät olivat keskustassa suuremmat, mutta kaupungin ulkopuolella keskiostokset olivat suurempia. Kannattavuudessa ei ollut huomattu suuria eroavaisuuksia näiden yritysten kohdalla. Yksi yritys sen sijaan mainitsi kaupungin ulkopuolella kaupankäynnin olevan tehokkaampaa: *”Keskustan toimipisteet ovat välttämättömiä imagon kannalta, mutta tilat ovat hankalia ja kalliita. Kauppakeskukset ovat huomattavasti vetovoimaisempia ja kustannustehokkaampia.”*

6.4 YHTEISTYÖ JOUKKOLIIKENTEN KANSSA

Halukkuus yhteistyöhön

Yrityksille esiteltiin viisi erilaista yhteistyömallia: ”Alennukset tuotteista lippua vastaan”, ”Aikataulutiedotukset liikkeissä”, ”Yhteinen mainonta Turun joukkoliikennetoimiston kanssa”, ”Mainokset aikatauluvihossa” sekä ”Yhteiset mainoskampanjat”. Alennukset tuotteista bussilippua vastaan koettiin ainoastaan yhdessä yrityksessä mahdolliseksi. Alennukset koettiin olevan liian vaikeasti toteutettavissa.

Aikataulutiedotukset liikkeissä sen sijaan herättivät kiinnostusta. Brahe-palvelu (sähköinen aikataulu ja reitinhakuohjelma) tai näyttöaikataulu kiinnosti tasan puolta yrityksistä, lisäksi yksi liike Hansakorttelissa koki, että sellainen pitäisi löytyä Hansainfosta. Aikataulutiedotukset niistä kiinnostuneissa liikkeissä voisivatkin olla kokeilun arvoinen asia, se saattaisi pitkittää asiakkaiden asiointia liikkeessä. Aikataulutiedotukset nähtiin kuitenkin parhaimpana yhteisenä markkinointikeinona: ”*Otetaan mielellään vastaan ja sille löytyisi varmasti paikka täältä.*”

Yhteiselle mainonnalle ja markkinoinnille oli kiinnostusta melko vähän. Suurin ongelma markkinointiyhteistyössä oli se, että 15 yritystä kuului johonkin ketjuun. Ketjujen markkinointilinjat tehtiin poikkeuksetta muualla kuin Turun keskustan toimipisteissä. Linja-autoja mainonnassa oli jo käytetty muutamassa yrityksessä, ja se koettiin hyvänä tapana näkyä. Sitä käyttäneet yritykset aikoivat mainostaa niin jatkossakin. Tutkimuksessa haastatellut kolme julkista organisaatiota olivat kaikki erittäin kiinnostuneita markkinointiyhteistyöstä Joukkoliikennetoimiston kanssa: ”*Meillä on hyvin vähän perinteisiä mainoksia, mutta ei se mahdollon ajatus ole, että keskittää koko kulttuuritoimen mainonnan niihin vihkoihin.*”

Joukkoliikenteen vaikutus keskustan elinvoimaisuuteen

Joukkoliikenteen merkitystä Turun keskustan elinvoimaisuuteen painotettiin jokaisessa yrityksessä. Ilman toimivaa joukkoliikennettä keskusta olisi yritysten mielestä jo tippunut kilpailusta, ja joukkoliikenteen merkitys oli todella huomattu yrityksissä. Sekä joukkoliikennettä että yksityisautoilua tulisi silti kehittää, jotta keskusta pärjää jatkossakin yhä kovenevassa kilpailussa: ”*Toimiva joukkoliikenne on keskustan elinehto. Keskustassa pitää toimia joukkoliikenne ja yksityisautoilu, ne eivät saa olla toisiaan poissulkevia. Jotta keskusta olisi yksityisautoilun kannalta toimiva, niin toriparkki olisi pakko toteuttaa. Muuten keskusta tippuu kilpailusta. Ei voi sulkea silmiä siltä, että kuluttavat lapsiperheet liikkuvat yhä enemmän autolla. Jos keskustassa ei ole hyvää pysäköintiä, ne asiakkaat menetetään juuri Myllyn tapaisiin kauppakeskuksiin kehäteiden varsille, minne on helppo mennä ja auton saa parkkiin. Ja jos Turun kaupunki haluaa säilyttää elinvoimaisen keskustan, niin sekä yksityisautoilua että joukkoliikennettä on kehitettävä.*”

Joukkoliikenne ja ympäristöystävällisyys

Joukkoliikenteen koki ympäristöystävälliseksi kaikki yritykset yhtä lukuun ottamatta. Samalla kuitenkin muutamassa yrityksessä muistutettiin, että mikäli linja-autot olisivat täydempiä, olisi se vielä ympäristöystävällisempää. Yrityksissä ajatellaan selkeästi ympäristön hyvinvointia, ja hieman yllättäen myös toriparkin koettiin säästävän luontoa hyvin perusteluin: ”*Ilman muuta on yhteys. Mitä enemmän on ihmisiä yhdessä autossa, sitä vähemmän se saastuttaa. Kyllä tätä ekologista jalanjälkeä pitäisi jo alkaa ajattelemaan. Liittyy toriparkkiinkin, jos ihmiset kuitenkin ajavat omilla autoilla, niin pysäköinti pitäisi tehdä mahdollisimman helpoksi. Ettei tule turhaa ajoa sitten parkkipaikan etsimisessä.*” Lisääntyvä joukkoliikenteen käyttö tekisi kuitenkin osan mielestä keskustasta miellyttävämmän paikan asioida: ”*Suuri merkitys, aikoinaan Moskovassa asuessani siellä oli liikenne yhtä puuroa. Se oli kauheaa. Eli jos ihmiset enenevässä määrin käyttävät joukkoliikennettä, niin kyllähän se tekee kaupungista miellyttävämmän paikan elää. Hirveästi ihmisiä yksin autolla ajavat.*”

Työsuhdelippu ja linja-auton käyttäjämäärät yrityksissä

Mitattua tietoa siitä, millä ihmiset tulevat töihin, ei ollut yhdessäkään yrityksessä. Yhtä lukuun ottamatta kaikissa yrityksissä arvioitiin jonkun tulevan linja-autolla. Keskustan työntekijöille ei ole hyviä pysäköintimahdollisuuksia, paitsi niissä yrityksissä joilla oli oma parkkihalli, joten autolla töihin saapuvien lukumäärä jäi yllättävän pieneksi. Noin puolet kaikkien yritysten työntekijöistä arvioitiin käyttävän työmatkallaan linja-autoa. Myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus arvioitiin suureksi. Etenkin kesällä polkupyörä on suosittu kulkumuoto työntekijöiden keskuudessa: ”*Minä luulen että erittäin suuri osa, koska meillä ei ole tarjota henkilökunnalle pysäköintipaikkoja juuri ollenkaan. Kesä aikana näkyy aika monet myös pyöräilevän, mutta kyllä minä sanon että valtaosa varmaan kuitenkin käyttää busseja.*” Työsuhdematkalippu sai positiivisen vastaanoton, ja valtaosa yrityksistä oli kiinnostunut myöhemmästä yhteydenotosta asian tiimoilta.

Tutkimukseni tavoitteena oli selvittää, miten Turun keskustan yrityksissä suhtaudutaan joukkoliikennejärjestelyihin yritysten saavutettavuuden näkökulmasta. Lisäksi pyrin selvittämään, olisiko yrityksillä halukkuutta yhteistyöhön Turun joukkoliikennetoimiston kanssa, ja millaisia mahdollisia parannusehdotuksia yrityksillä on koskien Turun sisäistä joukkoliikennettä. Turun keskustalla on takanaan pitkä historia vilkkaana kauppapaikkana, mutta viime vuosina kaupungin ulkopuolelle kohonneet kauppakeskukset, Mylly ja Länsikeskus, ovat tarjonneet keskustalle kovan haasteen.

Joukkoliikenteellä arvioitiin olevan positiivinen vaikutus yritysten saavutettavuuteen, ja sen toivottiin kasvattavan matkustajamääriään. Yrityksille on tärkeää, että linja-autoilla pääsee vauhtomasti aivan ydinkeskustaan, ja kaikkien linja-autojen saapumista Kauppatorille pidettiin ehdottoman hyvänä asiana. Yritykset suhtautuivat kaiken kaikkiaan joukkoliikenteeseen positiivisesti, ja sen maine haastatelluiden yrittäjien silmissä on hyvä. Negatiivisena asiana esiin nousi lipun hintojen nousu, jonka arvioitiin heikentävän joukkoliikenteen imagoa kuluttajien silmissä. Varsinaisia parantamis- tai kehitysehdotuksia yritykset eivät juuri esittäneet, joukkoliikenteen kehittäminen haluttiin jättää Joukkoliikennetoimiston huoleksi.

Halukkuutta yhteiseen mainontaan ja markkinointiin Joukkoliikennetoimiston kanssa oli varsin vähän. Osaltaan tähän vaikutti se, että valtaosa yrityksistä oli ketjuyrityksiä, jolloin päätökset tehdään valtakunnallisesti. Lisäksi esimerkiksi mahdolliset alennukset tuotteista linja-autojen käyttäjille nähtiin liian vaikeaksi toteuttaa. Aikataulutiedotukset liikkeissä otettiin sen sijaan positiivisesti vastaan, ja se voisikin olla toteuttamiskelpoinen yhteistyömalli. Valtaosa yrityksistä oli myös kiinnostunut työsuhdematkalipusta, sillä keskustan pysäköintimahdollisuudet työntekijöille ovat heikot. Työsuhdematkalipun avulla yrityksen työntekijöitä voitaisiinkin mielestäni houkuttaa joukkoliikenteen käyttäjiksi. Nämä kaksi yhteistyömallia toteutuessaan voisivat osaltaan kasvattaa joukkoliikenteen käyttäjämääriä.

Mielestäni tutkimus oli melko onnistunut, vaikka mitään läpimurtoa, jolla sekä Turun joukkoliikenteen että keskustan asiakasmäärät saataisiin räjähdysmäiseen nousuun, ei tapahtunutkaan. Uskon kuitenkin, että molempien toimintaa entisestään kehittämällä Turun keskusta säilyy jatkossakin vireänä kauppapaikkana kattavine palveluineen. Se selvisi, että joukkoliikennettä arvostetaan yrityksissä, mutta kovin suureen yhteistyöhön ei ollut resurssia eikä valmiuksia. Pohdittavaa riittää ainakin siinä, miten lapsiperheitä saataisiin enemmän keskustan yritysten asiakkaiden. Yksi ratkaisu saattaisi olla edullinen perhelippu. Muutama yritys oli aidosti ilahdunut, että Joukkoliikennetoimisto on kiinnostunut heidän mielipiteistään. Joukkoliikenteen toivottiin pystyvän kasvattamaan matkustajamääriään, jolloin asiakasvirta keskustaan kiihtyisi.

JOUKKOLIIKENNETUTKIMUS, YRITYSHAASTATTELUT

Perustiedot yrityksestä

- a. Kuinka kauan yritys on toiminut tällä toimipaikalla?
- b. Millainen on yrityksenne asiakaskunta?
- c. Onko yrityksen sijainnissa tapahtunut muutoksia viimeisen 5 vuoden aikana?
- d. Toimiala?

Muutokset liiketoiminnassa

1. Oletteko huomanneet / mitanneet keskustan ulkopuolisten liikkeiden aiheuttamia muutoksia liiketoiminnassanne viimeisen viiden vuoden aikana (esim. asiakasmäärissä)?
2. Koskevatko muutokset tiettyä asiakasryhmää? (Ikä, sukupuoli)
3. Mistä arvelette muutosten johtuvan?

Joukkoliikenteen kehittäminen/merkitys keskustan yrityksille

4. Mitä mieltä olette Turun joukkoliikenteestä?
5. Oletteko saaneet palautetta joukkoliikenteestä asiakkailtanne? Minkälaista?
6. Kuinka suuren osan asiakkaistanne arvelette käyttävän ostosmatkoillaan linja-autoa?
 - Mitkä asiakasryhmät erityisesti?
 - Tutkimuksen mukaan joukkoliikennettä käyttää n.30 % Turun keskustan asiakkaista. Miten vertaisitte tätä lukua omaan näkemykseenne?
7. Onko joukkoliikenteellä vaikutusta yrityksenne saavutettavuuteen? Minkälainen vaikutus? (vanhat / nuoret asiakkaat)
8. Mitä mieltä olette Kauppatorin ja muiden keskusta-alueen pysäkkien sijainnista?
9. Kuinka suurena kilpailuetuna pidätte joukkoliikennettä suhteessa keskustan ulko puolisiin yrityksiin?
10. Miten arvioitte seuraavien tulevaisuuden suunnitelmien vaikuttavan yrityksenne toimintaan?
 - Kauppatorin alle rakennettava Toriparkki
 - Kävelykeskustan laajentaminen
 - Kauppatorin kautta kulkeva pikaraitiotie
11. ”**Yksittäiset yritykset**”: Oletteko harkinneet siirtymistä tai toimintanne laajentamista keskustan ulkopuolelle? Miksi?
12. ”**Ketjuyritykset**”: Oletteko huomanneet eroavaisuuksia keskustan ja muiden toimipisteiden välillä (esim. asiakasrakenteessa ja kannattavuudessa)? Minkälaisia?

Yhteistyö joukkoliikenteen kanssa

13. Millaista yhteistyötä haluaisitte tehdä joukkoliikennetoimiston kanssa?
 - Alennukset tuotteista bussilippua vastaan
 - Aikataulutiedotukset liikkeessä (Brahe-palvelu, aikataulujen näyttölaitteet)
 - Yhteinen mainonta Turun joukkoliikennetoimiston kanssa
 - Mainokset aikatauluvihoissa
 - Yhteiset mainoskampanjat
14. Millainen vaikutus joukkoliikenteellä on mielestänne Turun keskustan elinvoimaisuuteen?
15. Millaisen yhteyden näette joukkoliikenteen ja ympäristöystävällisyyden välillä?
16. Kuinka suuri osa yrityksenne työntekijöistä käyttää linja-autoa työmatkoillaan?
17. Turun kaupunki ottaa käyttöön työsuhdematkalipun elokuussa 2007. Olisitteko kiinnostunut ottamaan käyttöönnne työsuhdematkalipun?
18. Haluaisitteko lisätietoa työsuhdematkalipusta?

LÄHTEET

Halme, T., Heinimäki, H., Kotisalo, Y., Tulkki, K. 2000. *Kauppa 2005. Kauppa yhdyskuntasuunnittelussa*. Helsinki: Oy Edita Ab.

Heino, J. 2007. *Poliittinen vääntö Kauppatorin kaavasta alkaa marraskuussa* [online, viitattu 27.10.2007]. Saatavilla www-muodossa: <<http://www.turunsanomat.fi/kotimaa/?ts=1,3:1002:0:0,4:2:0:1:2007-10-25,104:2:494285,1:0:0:0:0:0:>>>.

Hirsjärvi, Sirkka., Hurme, Helena 1995. *Teemahaastattelu*. Helsinki: Helsingin Yliopistopaino.

Jalasto, P., Ojala, J., Karasmaa, N., Kalenoja, H., Lahti, P., Lahdenranta, M., Toiskallio, K., Halla, N., Kokkarinen, V., Ryttilä, P., Kulmala, R., Rainio, M., Vepsäläinen, S. 2000. *Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana*. Helsinki: Oy Edita Ab.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2003. *Arviointi Suomen joukkoliikennejärjestelmästä ja ministeriön strategiasta*, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 12/2003.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2006. *Saavutettavuuden mittarit – Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien ta-son ja aluekehityksen edellytysten mittarina*, Liikenne- ja Viestintäministeriön julkaisuja 13/2006.

Niemi, A. 2007. *Turun joukkoliikenteen matkustajamäärät nousussa* [online, viitattu 28.11.2007]. Saatavilla www-muodossa: <<http://www.turunsanomat.fi/kotimaa/?ts=1,3:1002:0:0,4:2:0:1:2007-03-30,104:2:448802,1:0:0:0:0:0:>>>.

Petersson, A. *Turun keskustan pysäköintijärjestelyt ja siihen vaikuttavat tekijät*. 2006. Opinnäytetyö. Turun Ammattikorkeakoulu. Liiketalous ja ICT.

Pitkääho, M., Marjanen, H Uusitalo, J. 2005. *Ostosmatkojen suuntautuminen ja ostopaikan valintakriteerit Turun seudulla vuosina 2001-2003. Myllyprojektin toinen vaihe*. Turun Kauppakorkeakoulun julkaisuja. Series 3:2005.

Rajala, O. 2007. *Turun seudun liikenteeseen kehitteillä runkobusseja tai jopa pikaraitiovaunuja* [online, viitattu 27.10.2007]. Saatavilla www-muodossa: <<http://www.turunsanomat.fi/kotimaa/?ts=1,3:1002:0:0,4:2:0:1:2007-10-14,104:2:492147,1:0:0:0:0:0:>>>.

Turun kaupungin tilastot ja tutkimukset 2006. [online, viitattu 27.11.2007]. Saatavilla www-muodossa: <<http://www.turku.fi/Public/default.aspx?nodeid=3981&culture=fi-FI&contentlan=1>>.

Vehmanen, J 2007. *Obikulkutien kauppa paisuu kuin pullataikina* [online, viitattu 26.10.2007]. Saatavilla www-muodossa: <<http://www.turunsanomat.fi/talous/?ts=1,3:1004:0:0,4:4:0:1:2007-10-25,104:4:494278,1:0:0:0:0:0:>>>.

Välilä, A. 2007. *Meidän Turku haluaa toriparkista lisäselvityksen* [online, viitattu 24.10.2007]. Saatavilla www-muodossa: <<http://www.turunsanomat.fi/kotimaa/?ts=1,3:1002:0:0,4:2:0:1:2007-08-17,104:2:479270,1:0:0:0:0:0:>>>.

**MILLÄ TÖIHIN?
TYÖMATKAN KULKUNEUVON
VALINTAAN VAIKUTTAVAT
TEKIJÄT**

**Laura Eirola, Lauri Kemppainen,
Aija Pippuri, Anniina Rautiainen
ja Antti Sokka**

I | JOHDANTO

Turun paikallisliikenteessä tehdään vuosittain noin 20 miljoonaa matkaa. Paikallisliikenteen bussit ajavat yli 10 miljoonaa linjakilometriä vuodessa ja joukkoliikennetoimisto suunnittelee reitit ja aikataulut. Liikennöitsijät valitaan kilpailutuksen kautta. Tällä hetkellä Turun sisäisestä liikenteestä 84 % ajetaan yksityisten bussiyriyten ja 16 % kaupungin oman liikennelaitoksen toimesta. Yleinen mielikuva on, että bussilla matkustaminen on ympäristöystävällistä ja stressitöntä, koska silloin ei tarvitse huolehtia muusta liikenteestä eikä parkkipaikoista.

Henkilöautojen yleisyys kotitalouksissa on syönyt paikallisliikenteen matkustajamääriä. Turun kaupungin väestömäärän lisääntymisestä huolimatta linja-autojen käyttö on ollut viimeiset vuosikymmenet laskussa, mutta väheneminen näyttää saavuttaneen pohjan, ja tällä hetkellä käyttäjämäärät ovat jo pienoisessa nousussa.

Tutkimme Turun paikallisliikenteen toimivuutta työmatkalla sekä kulkuneuvon valintaa ja siihen liittyviä syitä. Halusimme selvittää, miksi linja-auto on säännöllisesti käyttäen kulkuneuvo vain pienelle osalle työntekijöistä ja miten tyytyväisiä ihmiset ovat Turun paikallisliikenteen toimivuuteen.

Tutkimme Turun Kupittaa alueella työskentelevien ihmisten työmatkan kulkemista ja kulkuneuvon valintaan vaikuttavia tekijöitä. Tarkoituksena oli saada mukaan erilaisia matkustusvaihtoehtoja käyttäviä ihmisiä, jotta saataisiin laajempi kuva kulkuneuvon valintaan vaikuttavista tekijöistä. Teimme 24 haastattelua alueen eri yrityksissä ja valitsimme haastateltavat satunnaisesti, ilman erityistä suunniteltua kohderyhmää.

Suoritimme tutkimuksemme teemahaastatteluin. Teemoiksi valitsimme ihmisten asuinpaikan ja perheen, työmatkan pituuden, kulkuneuvon, sen valintaan liittyvät syyt, hintatyytyväisyyden, tietouden aikatauluista sekä linjoista ja erilaiset negatiiviset ja positiiviset bussikokemukset. Teimme haastattelut ihmisten työpaikoilla ja äänitimme keskustelut nauhurille. Yksi haastattelu kesti keskimäärin kymmenestä kahteenkymmeneen minuuttiin riippuen työntekijän käyttämästä kulkuneuvosta ja vastaushalukkuudesta. Äänitetyt keskustelut litteroitiin paperille, ja niistä kokosimme teemojen mukaan erilaisia ryhmiä.

Haastatteluissa kysyimme aluksi yleistietoja, kuten asuinpaikkaa, perheen kokoa, asemaa yrityksessä, mahdollista henkilöauton käyttöä sekä työmatkan oheismatkoja. Sen jälkeen perehdyimme tarkemmin syihin, jotka vaikuttavat kulkuneuvon valintaan. Loppuun kokosimme haastattelujen bussikokemuksia.

Haastateltavilla oli hyvin erilaisia mielipiteitä Turun paikallisliikenteen toimivuudesta. Osalle linja-automatkat olivat jokapäiväisiä, ja heille reitit ja aikataulut olivatkin tuttuja. Osa haastateltavista ei ollut lähes koskaan käyttänyt paikallisbusseja eikä näin osannut vastata moniin kysymyksiimme. Raportissamme erittelemme saamiamme tuloksia teemoittain. Raportti on hyvin aineistopohjainen.

2 | YLEISTIETOJA

Suurin osa vastaajista työskenteli usean työntekijän yksityisen sektorin yrityksissä toimihenkilöinä, vastaajista kaksi oli itse yrittäjiä ja kolme Turun kaupungin palveluksessa. Haastateltavat kokosimme täysin vaihtelevilta aloilta, ainoana yhdistävänä tekijänä oli työpaikan sijainti Kupittaaan alueella.

Haastateltavista suurin osa asui alle 10 km päässä työpaikastaan, ja tästä ryhmästä puolella oli alle 5 km:n työmatka. Loput haastateltavat asuivat yli 20 km:n päässä työpaikastaan. Enimmäkseen haastateltavat asuivat Turun keskustan alueella, muutama asui Naantalissa ja Liedossa. Etenkin kauempaa töihin tulevat käyttivät pääosin matkaansa henkilöautoa. Haastateltavat, jotka asuivat lähellä työpaikkaansa, kulkivat enimmäkseen kävellen tai polkupyörällä. Muutama vastaaja koki bussin käytön jopa joskus hidastavan työmatkaansa, sillä perille päästäkseen bussia piti vaihtaa keskustassa.

Haastateltavista puolet asui kahden hengen talouksissa, kuusi yksin ja kahdeksan isommissa, noin viiden hengen talouksissa. Lapsiperheiden lapset olivat enimmäkseen jo nuoria tai aikuisia, vain muutamalla oli päiväkotikäisiä lapsia.

Useimmilla haastateltavilla oli taloudessaan käytössään yksi auto, jota käytti enimmäkseen toinen pariskunnasta. Vain harva sanoi auton käyttäjän vaihtelevan tasaisesti perheen sisällä. Moni vastaaja sanoi myös käyttävänsä autoa työssään. Kahdeksan haastateltavan taloudessa ei ollut lainkaan autoa, ja työmatkat hoituivat joko kävellen, polkupyörällä tai bussilla, haastateltavasta riippuen. Heistä kaksi kertoi kuitenkin satunnaisesti lainaavansa autoa, joko sukulaiselta tai ystävältä erikoisempia matkoja tai töitä varten. Yhdellä haastateltavista oli nelihenkinen perhe, jossa jokaisella oli oma auto. Yksi vastaaja suunnitteli ostavansa auton lähitulevaisuudessa huonojen yleisten kulkuyhteyksien vuoksi.

Työmatkan ohella tulevia matkoja kysyttäessä suurin osa haastateltavista sanoi, etteivät ne vaikuta kulkuneuvon valintaan. Pienten lasten vanhemmat veivät lapset kouluun tai tarhaan erilaisin kulkuneuvoin, useimmiten kuitenkin henkilöautolla. Muina oheismatkoina haastateltavat mainitsivat kaupassakäynnin ja urheiluharrastuksissa kulkemisen. Moni sanoi oman henkilöauton helpottavan näitä oheismatkoja, sillä esimerkiksi huonolla säällä bussin odottelu oli monesta epämukavaa. Yksi vastaajista kertoi mielellään käyttävänsä bussia satunnaisiin oheismatkoihin, sillä lipun vaihtoaika riittää ostosten tekoon.

Vain harva haastateltava kertoi käyttävänsä jonkinlaista kimppakyytiä työmatkallaan. Tämä varmasti johtui myös matkojen pituuksista. Kimppakyytiläiset olivat saman perheen sisällä, ja haastateltavat sanoivat järjestelyjen olevan vain satunnaista. He kertoivat, että joskus puoliso vie töihin, jos aikataulut osuvat yhteen, muuten kulkevat erikseen.

3

SYYT KULKUNEUVON VALINTAAN

Haastateltujen vastauksia kategorioidessa pystyi selvästi huomaamaan yhteisiä tekijöitä tiettyjä kulkuneuvoja suosivilla käyttäjillä, ja heistä pystyi muodostamaan seitsemän eri käyttäjätyyppiä:

Autoilijat

Kahdeksan kahdestakymmenestä neljästä haastateltavasta kulki aina autolla työmatkansa. Suurin tekijä kulkuneuvon valintaan oli pitkä työmatka, suurimmalla osalla yli kymmenen kilometriä. Puolet heistä asui toisessa kaupungissa, ja heidän mielestään seutulipun hinta oli kallis. Eräällä haastateltavalla olisi ollut jo kolmen kilometrin kävelymatka pelkästään bussipysäkille. Nopeus oli yksi suurimmista syistä auton valintaan. Kaikki olisivat joutuneet vaihtamaan bussia jossain vaiheessa, ja tätä pidettiin liikaa aikaa vievänä. Turkulaisilla, jotka käyttivät autoa työmatkansa kulkemiseen, oli suurimpana vaikuttavana tekijänä mukavuus ja bussien huonosti työmatkaan sopivat reitit.

”On se mukavuuskin yksi ja ihan se et pääsee nopeammin. Kyl hän se linja-autokin sielt kestää. Just katottiin, ni varmaan se lyhinkin mikä tulee on 40 minuuttia ennen ku se on puutorilla ja sielt tarttis viel tulla toisen kans tänne. Eli se on yli tunti väkisinkin, miten saa laitettuu sit linja-autot tai sopimaan seuraavaan.”

(Kahvilatarjoilija, nainen)

Moni piti itseään tulevaisuudessa ihan mahdollisena bussin käyttäjänä, jos pysäkkejä olisi lähempänä sekä reittejä enemmän. Lähes kaikki pitivät ekologisia arvoja tärkeinä ja harmittelivat siksi auton käyttämistä, mutta eivät kuitenkaan olleet valmiita vielä luopumaan autolla kulkemisesta, ellei paikallisliikenteelle tule reittiparannuksia.

Kävelijät

Kolme haastateltavaa kulki työmatkansa aina kävellen. Kaikilla oli syynä työmatkan lyhyys sekä liikunnallisuus. Kaikkien työmatka oli alle kaksi kilometriä. Bussilla kulkeminen ei ollut heidän mielestään vartenotettava vaihtoehto, koska se vain pidentäisi matkaa. Heillä ei kuitenkaan ollut mitään bussilla kulkemista vastaan, jos työmatka olisi ollut pidempi.

Bussia vakituisesti käyttävät

Kolme haastateltavaa kulki työmatkansa aina bussilla vuodenajasta riippumatta. Matka töihin oli neljästä seitsemään kilometriä. Kaksi vastaajista oli Turun kaupungin työntekijöitä ja he kertoivat olevansa erittäin tyytyväisiä kaupungin myöntämään uuteen kuukausikorttialennukseen. Heidän mielestään busseja kulki sopivan usein ja vaihdot sujuivat ongelmitta. Bussipysäkit olivat lähellä kaikkien vastaajien työpaikkoja. Säännöllisesti bussia käyttävät olivat tyytyväisiä paikallisliikenteen toimivuuteen sekä hintatasoon. Myös ekologisilla arvoilla oli merkitystä kuluneuvon valintaan.

”Tuntuu mukavalta sillä tavalla, että ei oo yks auto ylimääräistä siellä liikenteessä.”

(Toimistos sihteeri, nainen)

Junailijat

Yksi haastateltavista kulki työmatkansa junalla (Turun keskustasta Kupittaaalle). Suurin syy kuluneuvon valintaan oli junan nopeus sekä se, että se oli hänelle täysin ilmainen. Bussia hän ei pitänyt varteenotettavana vaihtoehtona, koska hänen pitäisi vaihtaa bussia keskustassa. Tämän lisäksi hän piti bussia kalliina vaihtoehtona.

”Mä aattelen et kävelen kotoa, ni jos mä reippaasti kävelen, se on 15-20 minuuttia ja täst tullaan 5 minuuttia junal, ni kyl mul menee kauemmin, jos mä tulisin bussilla. Ja huomioi nää liikennemuutokset ja liikennevalot, ja ku joka pysäkil suurinpiirtein pysähdellään ni tää on nopeempi vaihtoehto.”

(Myyntisihteeri, nainen)

Pyöräilijät

Kaksi haastateltavaa kulki työmatkansa lähes aina polkupyörällä, mutta kaatosateella he käyttivät bussia. Syinä polkupyörän valitsemiseen olivat liikunnallisuus, taloudellisuus ja ekologisuus. Heidän mielestään polkupyörällä matkustaminen oli mukavaa ja näppärää. Kummankin mielestä joukkoliikenteen suosiminen oli hyvä asia, mutta heidän asuinpaikaltaan työpaikalle ei kulkenut bussia kätevästi. Bussi ei siis ollut heidän mielestään varteenotettava vaihtoehto. He pitivät paikallisliikenteen kortalippua melko kalliina, koska he matkustivat bussilla vain satunnaisesti. Autoa he eivät ajatelleet hankkia ekologisista syistä.

Vuodenajasta riippuen bussia käyttävät

Viisi haastateltavista kulki työmatkansa talvisin bussilla ja kesäisin polkupyörällä. Syitä bussin valitsemiseen talvella olivat mukavuus sekä sääolosuhteet (liukkaalla kelillä ei uskallettu pyöräillä). Kenelläkään heistä ei ollut autoa käytössään tai he eivät omistaneet autoa lainkaan. He suhtautuivat myönteisesti paikallisliikenteeseen sekä pitivät sitä toimivana, ja kuukausikorttia

edullisena. Kesällä polkupyörän valitsemiseen vaikuttivat liikunnallisuus ja taloudellisuus. Kaikki vastaajat pitivät ekologisia arvoja tärkeinä.

Vaihtelijat

Kaksi haastateltavaa ei osannut mainita vain yhtä tai kahta tapaa kulkea työmatkansa, vaan he kulkivat töihin joko autolla, bussilla, polkupyörällä tai kävellen. Syitä vaihteluun oli esimerkiksi se, että seurustelukumppani asui toisella paikkakunnalla, josta matka töihin oli pidempi. Yksi suosi autoa aina silloin, kun hänellä oli se käytössään. Polkupyörällä tai kävellen he tulivat silloin, kun oli kaunis ilma ja riittävästi aikaa. Molemmat pitivät bussia kalliina vaihtoehtona, koska he ostivat usein kertalippuja. Kuukausikortti ei heidän mielestään ollut ajankohtainen vaihtoehto, koska he eivät tarvinneet sitä välttämättä viikoittain. He eivät tienneet, että arvokortilla voi matkustaa edullisemmin. Heillä oli kuitenkin myönteinen kuva paikallisliikenteestä. Yksi haastateltavista ehdotti digitaalista bussiaikataulua myös Turkuun, koska oli todennut sen hyväksi muissa kaupungeissa.

Bussin tiloista ja mukavuudesta kysyttäessä vastaukset vaihtelivat hyvinkin paljon. Useiden vastaajien mielestä bussien mukavuudessa ei ollut juuri mitään moitittavaa. Toinen ääripää taas suostuisi astumaan nykyisiin busseihin vain äärimmäisen pakon edessä. Työmatkoillaan paljon linja-autoa käyttävät olivat kaikkein tyytyväisimpiä matkustusmukavuuteen.

Niitä, jotka olivat täysin tyytyväisiä bussien mukavuuteen yhdisti se, että he olivat tottuneet bussien jatkuvaan käyttöön jo vuosien ajan. Heillä oli selvästi realistinen käsitys siitä, mitä bussimatkalta voi odottaa. Erään vastaajan mukaan matka töihin linja-autolla oli mukava, ”semmoisen aamuhorroksen paikka”, kun taas toisen mielestä oli hauskaa katsella ohimeneviä maisemia.

Linja-autolla töihin matkustavia yhdisti myös käsitys linja-auton käytön vaivattomuudesta:

”Kyllä se on niin, että se käytännöllisyys, että jos on oma auto itsellä ja joutuisi kahden bussin kanssa kulkemaan, niin eihän siitä mitään tulisi, että kyllä silloin mennään omalla autolla. Jos on suora ja jouhe se työmatka, niin silloin siihen käy bussi. Mutta jos vähänkin mutkaa matkassa, niin silloin mennään omalla autolla.”

(Elektroniikkamyymälä, mies)

Pääasiallisena työmatkamuotonaan busseja pitävillä pysäkit olivat sopivan lähellä. Vain harvat joutuivat vaihtamaan bussia esimerkiksi Kauppatorilla. Bussilla matkustamisen estivät usein huonosti sopivat aikataulut ja liian pitkä matka pysäkillä. Asutusalueiden parempaa huomiointia edes joillakin työmatkavuoroilla toivottiin melko yleisesti.

Selvä enemmistö haastatelluista oli sitä mieltä, että bussien matkustusmukavuudessa olisi vielä parantamisen varaa. Eräälle haastatellulle oli jokavuotinen kauhistus käyttää julkista liikennettä kesän pyöräilykauden jälkeen. Toisen vastaajan mielestä vanhat bussit olivat olleet parempia, koska niissä oli enemmän tilaa.

Haastateltujen mielestä muilla matkustajilla oli selvä vaikutus linja-autojen matkustusmukavuuteen. Paitsi että useiden mielestä työmatka-aikojen busseissa oli liikaa tungosta, joillakin reiteillä oli myös epämukavaa matkaseuraa. Nämä reitit olivat pääsääntöisesti huonomaineisimpina tunnettuihin lähiöihin kulkevia. Silti kaikkien haastateltujen omat bussimatkat olivat sujuneet ilman suuria, ongelmia ja bussien turvallisuus koettiin hyväksi.

Liian täysien bussien lisäksi myös bussien ilmastointi sai huonoa palautetta. Varsinkin kesäkuumalla haastatellut tuntuivat lähes poikkeuksetta välttelevän busseja niiden huonon ilmanvaihdon vuoksi. Toisaalta kävi ilmi, että osassa uusista busseista tähän ongelmaan oli jo puututtu ja matkustusmukavuus oli parantunut.

Monet haastatelluista kertoivat mukavuustekijänä myös bussien kuljettajat. Pelkkä tervehdys saattoi tehdä matkasta mukavamman ja samalla tuoda kuljettajaa lähemmäs matkustajia. Toisaalta joidenkin kuljettajien ajotavat heikensivät selvästi matkustusmukavuutta, ja erään haastatellun mukaan kuljettajat eivät aina ota vanhuksia tarpeeksi huomioon. Haastateltavat arvelivat huonojen ajotapojen kuitenkin johtuvan kiireisistä aikatauluista, joissa kuljettajien täytyy yrittää pysyä.

Autoa kulkuneuvonaan käyttävät vetosivat erityisesti siihen, ettei sillä kulkeminen ole kellonajasta kiinni. Toinen tärkeä syy autoilijoilla oli työmatkan yhteyteen liittyvät matkat kuten kaupassa käynti, harrastukset tai työhön liittyvä auton tarve. Polkupyöräilijät ja linja-autoa käyttävät mainitsivat lisäksi mukavuustekijänä sen, ettei töihin tullessa tarvinnut enää lähteä etsimään parkkipaikkaa.

Autolla töihin tulevat asuivat huomattavan paljon useammin myös paikassa, josta työmatka bussilla olisi kestänyt selvästi pidempään kuin autolla. Bussimatkan pitkään kestoon liittyi usein myös tarve vaihtaa bussia työpaikalle pääsemiseksi, eikä niinkään bussin hitaus muuten. Joillekin haastatelluille myös polkupyörä oli osoittautunut bussia nopeammaksi matkustusvälineeksi.

Linja-autoa pääasiallisena kulkuneuvona työmatkoillaan käyttävistä haastatelluista lähes kaikki vaihtoivat kesällä polkupyörään, sekä säästösyistä että kuntoaan ajatellen. Kesällä linja-autot myös kulkevat harvemmillä aikatauluilla ja toisaalta ovat epämukavampia busseissa vaivaavan kuumuuden takia.

Autoilijoille kynnys vaihtaa kulkuneuvoa, kesän kauneimpanakaan päivänä, tuntui olevan bussimatkaajia selvästi korkeampi. Syinä tähän olivat pitkä matka ja auton tarve työmatkan yhteyteen liittyvillä matkoilla. Eräissä haastattelussa tuli myös esille auto statussymbolina: uudella autolla haluttiin liikkua, jotta hyvä elintaso tulisi huomatuksi.

”Kyllähän se Suomessa on vielä niin, että jos se auto on vielä vähänkin arvokkaampi, niin kyl- lähän se sellainen statussymboli suomalaisilla vielä on. Monta kertaa sellanen ihminen, jolla on oma auto ja joka kulkee bussilla, niin siltä vaaditaan aika paljon pokkaa ja että on itsetunto kohdallaan, ettei tarvitse auton kanssa elvistellä ja olla tuolla ruuhkassa.”

(Elektroniikkamyymälä, mies)

Taloustutkimuksen haastattelussa tulikin ilmi, että vain joka neljäs suomalainen suostuisi luopumaan autostaan, jos joukkoliikenne olisi edullisempaa ja yhteydet toimisivat paremmin (Turun Sanomat 2007).

Autoilijat olivat erityisen kiintyneitä kulkuneuvoonsa. Jokainen, jolla auto oli käytössä, tuntui myös käyttävän sitä työmatkaansa. Haastatelussa tätä perusteltiin kustannuksilla: auton ylläpito maksoi joka tapauksessa melko paljon, jolloin siitä haluttiin ottaa kaikki hyöty irti, eikä bussin käyttämisestä edes syntyisi vastaavaa säästöä. Vain erikoistapauksissa, kuten auton ollessa rikki, linja-auto kelpasi autoilijalle kulkuneuvoksi töihin.

Kulkuneuvon vaihtohalukkuutta kysyttäessä haastateltujen mielipiteet jakaantuivat toiseen suuntaan: linja-autolla matkaavat eivät olleet juuri lainkaan halukkaita vaihtamaan kulkuneuvoaan, kun taas autoilijoista monelle olisi kelvannut myös linja-auto paremmilla käyttömahdollisuuksilla. Joidenkin mielestä mitään muuta realistista kulkuneuvovaihtoehtoa ei ole nykyisessä asuinpaikassa ja elämäntilanteessa järjestettävissä.

Linja-autolla töihin tulevat nostivat erityisesti esiin matkustusmuodon edullisuuden. Vaikka yksittäisten matkojen teko kertalipulla ei olisikaan niin edullista, jatkuvasti bussilla kulkevien kausi- ja arvokortit tekivät matkustamisesta selvästi yksityisautoilua edullisemmän vaihtoehdon. Haastateltujen mielestä pienet hinnankorotuksetkin olisivat siedettäviä, jos busseissa voitaisiin tarjota parempaa palvelua.

Omalla autollaan töihin tulevista monet olivat sitä mieltä, että pienillä parannuksilla linja-auto voisi olla erittäin kilpailukykyinen vaihtoehto. Polttoaineen hintojen noustessa monet olivat jo pohtineet bussin käyttöön siirtymisen mahdollisuutta. Toivotuissa muutoksissa olivat erityisesti reittien parannukset, jolloin kodin päässä ei syntyisi niin pitkää kävelymatkaa. Myös aikatauluissa olisi parantamisen varaa ja esimerkiksi suurkaupungeista tuttujen pysäkeillä olevien aikataulunäyttöjen saapumista Turkuun odotettiin innokkaasti.

Työpaikoilla oli haastattelujen perusteella hyvin yleistä tarjota autoileville työntekijöille maksuttomia parkkipaikkoja. Yksikään yksityinen työnantaja ei sen sijaan tarjonnut etuuksia bussin käyttöön. Turun kaupungin työntekijöillä alennus sen sijaan oli olemassa, ja heistä suurin osa sitä myös mielellään käytti. Arvioiden mukaan alennusprosentti ei kuitenkaan ollut lisännyt bussin käyttöä työmatkoilla vaan tuonut vain ylimääräisen etuuden bussia jo käyttäville.

5 | PALVELU JA HINTA

Aikataulut ja linjat

Suurin osa haastatelluista oli sitä mieltä, että linja-autoja kulkee heidän tarpeisiinsa nähden riittävän usein. Jotkut kauempana maakunnassa asuvat mainitsivat, että linja-autoja kulkee varsin harvoin, mikä varmastikin lisää henkilöauton käyttöä. Muutama haastateltu pahoitteli sitä, että illalla ja yöllä vuoroja oli harvemmassa, mikä vaikeutti esimerkiksi vuorotyöläisten liikkumista. Myös aikataulujen tiukkuus sai haastatelluilta jonkin verran kritiikkiä, sillä kyseinen seikka vaikutti esimerkiksi turvallisuuden tuntuun sekä myös jatkoyhteyden käyttömahdollisuuteen.

Tutkimuksessa nousi monesti esille, että linja-autojen aikataulut eivät aina pidä haastateltujen mielestä tarpeeksi hyvin.

”Linja 280 mitä oon käyttänyt kaupungista päin, kun se lähtee linja-autoasemalta pääte pysäkiltä, niin se pysyy aikataulussa ihan selkeästi, mutta Liedosta tullessa ne ajaa miten sattuu välillä. Ne saattaa heittää niin, että bussi on jopa monta minuuttia etuajassa ja se ehtii mennä ennen kuin ehdit pysäkillä. Se ei ole sen tarkoitus.”

(Henkilöstöpäällikkö, mies)

Suurin osa niistä, jotka olivat tyytymättömiä aikataulujen pitävyyteen, uskoivat asian johtuvan liian kireiksi vedetyistä aikatauluista, minkä vuoksi bussit saattoivat olla myöhässä. Eräs haastateltu oli sitä mieltä, että oli ainoastaan kuljettajan syy, mikäli aikataulut eivät pidä.

Linjoista puhuttaessa kritiikkiä sai ymmärrettävästi se seikka, että reitit eivät aina kulje sieltä mistä asiakas toivoisi. Yksi haastateltava otti mielenkiintoisen näkökulman esiin: iltana joi-
tain linjoja voisi yhdistää, koska silloin busseja meni muutenkin harvemmin. Tosin suurin osa haastatelluista oli tyytyväisiä käyttämiinsä linjoihin.

Hinnat

Hinnoista kysyttäessä haastateltujen mielipiteet erosivat melko paljon toisistaan – suurin osa oli sitä mieltä, että kertalipun hinta oli aivan liian korkea.

”Kertaliput on tosi kalliita! En toki tiedä onko korttien hinnat vaihtunu, mutta ainakin se opiskelijahinta siinä on ollut ihan ok. Mutta kertalippu on kyllä kallis.”

(Toimihenkilö, nainen)

Toiset taas muistivat, että esimerkiksi autolla kulkeminen oli vieläkin kalliimpaa. Eräs haastateltu oli pettynyt siihen, että jos matkusti vain kaksi pysäkinväliä, joutui silti maksamaan saman hinnan kertalipusta kuin pidemmän matkan kulkeva. Toinen haastateltu mainitsi, että kertalipun korkealla hinnalla yritettiin ehkä ohjata käyttämään kuukausikorttia. Kolmas taas uskoi, että alentamalla kertalipun hintaa ihmiset saataisiin mahdollisesti käyttämään enemmän linja-autoa. Esiin nousi myös se, että sama lippu ei käy jokaisessa Turun seudun bussissa, vaan joissain tapauksissa asiakas joutui ostamaan myös seutulipun. Yksi haastateltu olikin sitä mieltä, että jos sama lippu kävisi jokaisessa Turun seudun bussissa, linja-autolla matkustaminen saattaisi yleistyä. Lisäksi vastaaja pohti myös sitä, että lipun hinta voitaisiin laskea kilometrien mukaan.

Joidenkin haastateltavien toivoma kertalipun hinnan lasku tuskin kuitenkaan toteutuu. Turun joukkoliikennejohtaja Sirpa Korte nimittäin toteaa, että Turussa joukkoliikenteen kustannukset ovat nousseet huomattavasti, mikä on johtunut ensisijaisesti polttoaineen hintojen noususta sekä palkoista. Korte lisää vielä, että linja-autoliikenteen kokonaiskustannusindeksi on noussut kuudessa vuodessa 22 prosenttia, kun samalla yleinen kustannusindeksi nousi ainoastaan kuusi prosenttia. (Nieminen 2006.)

Ne haastatellut, joiden kanssa keskusteltiin hinnoista, olivat melko hyvin tietoisia sekä kertalipun että kuukausikortin hinnoista. Mainittavaa oli se, että kovin moni ei katsonut aiheelliseksi puuttua kuukausikortin hintaan ja jotkut olivat valmiita maksamaan siitä jopa enemmän. Eräs kuukausikorttia käyttävä kertoikin, että autolla matkustettaessa kustannukset nousivat kolminkertaisiksi.

Mielikuvia paikallisliikenteestä

Kysyttäessä mielikuvia paikallisliikenteestä, haastatellut puuttuivat esimerkiksi aikatauluihin, kuljettajien käytökseen ja linjojen reitteihin. Tosin huomionarvoista oli se, että haastatelluilla oli pääasiassa positiivisia mielikuvia paikallisliikenteestä. Eräs haastateltu kommentoi sitä, että Turussa paikallisliikennejärjestelyt oli hoidettu paljon paremmin kuin Espoossa. Lisäksi toinen kertoi, että kaikki bussit tulivat ajallaan ja autojen vaihdot sujuivat ongelmitta.

Negatiivisia mielikuvia haastatelluille oli tullut lähinnä vuorojen painottumisesta liikaa päiväsaikoihin. Yksi haastateltava kertoi esimerkiksi, että linja-autovuorojen painottuminen tavallimpaan työaikaan (klo 8–16) ei palvele kaikkia kovinkaan hyvin. Lisäksi yhden haastatellun mielestä Turun paikallisliikenne oli melko sekavaa, johtuen monista eri liikennöitsijöistä ja kustannuksista, jotka oli yritetty pitää hänen mukaansa liian pieninä. Tämä vaikutti aikatauluihin, ihmisten viihtyvyyteen sekä kuljettajien palvelualltiuteen. Negatiivisia mielikuvia herätti myös linja-autonkuljettajien epäystävällisyys.

Paikallisliikenteen toimisto

Paikallisliikenteen toimistosta haastatelluilla oli melko hyviä kokemuksia:

”Ei mulla mitään ihmeempää sanomista siitä. Kyl se ihan kivasti on toiminu silloin ku mä oon siellä käyny.”

(Sairaanhoitaja, nainen)

Kaksi haastateltavaa kertoi kuitenkin, että toimistossa oli heidän asiointikerroillaan ollut usein jonoja, mutta muita palveluun kielteisesti vaikuttavia tekijöitä ei tullut esiin.

”Varmasti heil on ruuhkaa koko päivän, et siel on aina jonoa. Et mitä mä oon menny niinä kahtena kertana, kun on ladattu kortti, niin kyl siel aina jonoa on. En tiä miten sitä sitä vois parantaa, et onhan siel riittävästi ihmisiä, joka tapauksessa. Kyl se aika nopeasti menee.”

(Toimistos sihteeri, nainen)

Moni haastatelluista ei kuitenkaan ollut koskaan käynyt paikallisliikenteen toimistossa.

6 | MUUTA

Bussikokemuksia

Haastateltavilla oli paljon bussikokemuksia. Kokemukset olivat sekä positiivisia että negatiivisia. Positiivista oli esimerkiksi Loistotyypin -kampanja:

”Kyllä pelkästään positiivista, kerran bussissa tytöt antoivat ilmaisia pastillinäytteitä ja saimme myös ilmaiset heijastimet.”

(Kaupungin työntekijä, mies)

Positiivista palautetta tuli vähemmän, koska negatiiviset asiat jäivät helpommin mieleen. Kun kaikki oli aina mennyt hyvin, ei ollut mitään kerrottavaa. Osa haastateltavista totesi kaiken sujuneen aina niin kuin pitikin, osa taas kertoi, mitä voisi vielä parantaa.

Kuljettajista ja palvelusta monella oli sanottavaa. Osa haastateltavista toivoi, että kuljettajat olisivat tervehtineet bussiin noustessa. Se olisi pieni teko, mutta vaikuttaisi usean vastaajan mielestä matkustusmukavuuteen paljonkin. Myös palveluasennetta yleisesti kaivattiin.

”Aikataulut on mun mielestä ihan kunnossa, eli niitä busseja menee riittävän usein, mutta palvelusta ei ole kauhean hyviä kokemuksia. Mun mielestä bussikuskit pitäisi pistää johonkin koulutukseen, että miten palvellaan asiakkaita. Ja aika paljon on saanut tyytymättömyyttä kohtelua bussikuskeilta, ne ei osaa tervehtiä.”

(Palveluneuvoja, nainen)

Kuljettajilta toivottiin tarkkaa aikataulujen noudattamista varsinkin lähdöissä, eli lähtöpysäkillä ei saisi lähteä minuuttiakaan liian aikaisin. Toki kuljettajat saivat hyvääkin palautetta. Kuljettajia keuhuttiin mukaviksi ja osa heistä oli joustavia, mikä teki matkustamisesta mukavaa. Joustavuudella haastateltava tarkoitti sitä, että bussi odotti muutaman sekunnin jos kuljettaja näki jonkun juoksevan pysäkillä. Siitä tuli hyvä mieli niin bussiin ehtineelle kuin myös muille matkustajille. Oli mukava huomata kuljettajan ottavan matkustajat huomioon.

”Mun mielestä on aina kivaa, kun näkee ihmisiä juoksevan bussille kauheeta vauhtia, niin kuski jää odottamaan, kun näkee jonkun tulevan. Eikä ”mä pistin ovet kiinni enkä näe mitään”. Sit on aina kivaa toisen puolesta, kun toikin ehti tähän. Sellaista mikä auttaa jokaista. Jokainen matkustaja on iloinen jos sitä odotetaan. Kuskillekin varmaan kivampi.”

(Sairaanhoitaja, nainen)

Kokemuksissa tuli esille myös erilaisiin matkustajiin valmistautuminen:

”Muistan sellaisen, että piti yks aamu ostaa bussilippuun lisää, ja kun voi maksaa pankkikortilla, olin maksamassa, ja sitten se kuski oli ”eih, eih”, ei osannut kauhean hyvin suomea se mies. Kysyin ”eikö sillä voikaan maksaa?” Mietin miten mä maksan tän, kun oli pakko päästä töihin, enkä ollut ehtinyt lataamaan sitä aikaisemmin. Kuski sanoi No kyllä sinä voit tämän maksaa. Sitten tuli kuitti, joka piti allekirjoittaa. Kuski ei löytänyt kynää, eikä mullakaan ollut. Kävelin kaikki bussimatkustajat läpi eikä kellään ollut kynää. Kysyin kaikilta bussiin tulevilta onko kynää. Hiukan ennen toria tuli yksi matkustaja, jolla oli kynä.”

(Sairaanhoitaja, nainen)

Haastateltava oli kokenut tilanteen hankalaksi, koska hänellä ei ollut ollut mahdollisuutta maksaa käteisellä. Jokaisella kuljettajalla pitäisi siis olla käytössään kynä tai kyniä. Toinen kokemus, jossa kuljettaja oli valittanut oli, kun asiakas oli yrittänyt maksaa 20 euron setelillä. Asiakas oli kokenut tilanteen ikäväksi. Moni toivoi kuljettajalta kärsivällisyyttä ja asiakkaan huomioimista eri tilanteissa.

Haastateltavista jotkut olivat sitä mieltä, että osa kuljettajista ajoi liian kovaa tai aggressiivisesti. Silloin matkasta ei voinut nauttia. Yksi sanoi kuljettajien olleen ruuhkassa liian hitaita, mutta totesi silloin myös ohittamisen olevan hankalaa. Osa ehdotti ratkaisuksi kiireeseen aikataulun kokoamista niin, että kuljettajilla olisi riittävästi aikaa ajaa reittinsä. Liikaa aikaa ei pitäisi olla, mutta viisi minuuttia ruuhka-aikana vaikuttaisi kiireeseen paljon. Kun kuljettajilla olisi tarpeeksi aikaa ajaa reittinsä, ei tulisi niin kiire ja liian kovalta ajolta välttyttäisiin. Joskus bussi saattoi myös ajaa ohi matkustajan odottaessa pysäkillä, jolloin luotettavuus kärsi. Haastateltavien mielestä suurin syy, miksi bussi ajoi ohi ja jätti jonkun pysäkillä, ettei bussiin mahtunut enempää ihmisiä.

Osa haastateltavista kommentoi myös bussiseuraa. Joku kehui oikein mukavaksi, ja sanoi, että ihmisten kanssa on kiva jutella. Myös ikäviä kokemuksia tuli ilmi. Ikäväksi koettiin humalassa olevan ihmisen seura ja monet eivät olleet halunneet istua humalaisen viereen. Jotkut bussit koettiin seuran takia hieman levottomiksi, varsinkin myöhemmin illalla. Rauhottomiksi mainittiin esimerkiksi Varissuon bussit.

BUSSIKOKEMUKSISTA KERÄTTYJÄ KOMMENTTEJA

- (+) Joustavuus, kun joku juoksee bussiin kovaa vauhtia, niin kuljettaja on odottanut pienen hetken.
- (+) Mukavia kuskeja.
- (+) Kaikki sujuu yleensä niin kuin pitääkin.
- (+) Pelkästään positiivista. Joskus jaettu ilmaisia pastillinäytteitä ja heijastin.
- (+) Positiivinen kuva busseista, bussiseura on mukavaa.
- (+) Vasaramäestä pääsee keskustaan hyvin ja palvelu on ystävällistä.
- (+) Ystävälliset kuljettajat, iloinen tervehdys, saa käyttämään bussia uudestaan.
- (+) Hyvä että tehdään tällaisia tutkimuksia. Olen tykännyt kulkea bussilla.

- (-) Kun tulee laivalta sunnuntai- tai lauantaiamuna, vuoroja Vasaramäkeen joutuu odottamaan 40 minuuttia. Painavien kassien kanssa ei viitsi kävellä.
- (-) Bussilipun lataaminen tuotti vaikeuksia, kun maksoi pankkikortilla. Kenelläkään (kuljettajaa myöten) ei ollut kynää, jolla kuitenkin olisi allekirjoittanut.
- (-) Kerran auto hajosi, ja minulla oli vain 20 euron seteli. Kuski valitti kovasti asiasta, se ei tuntunut kivalta.
- (-) Aikataulut heittää, niin että bussit menevät joskus liian aikaisin pysäkin ohi, jopa ennen lähtöaikaa.
- (-) Osalla kuljettajista ei ole palveluasennetta.
- (-) Pakkasessa odotin bussia, seisoin pari metriä pysäkin vieressä ja bussi ajoi ohitse. Eikö muka nähnyt?
- (-) Kuskin raskas kaasujalka ja aggressiivinen ajotapa.
- (-) Bussi ajoi lujaa jäisellä mutkaisella tiellä, kävi vähän ojan kautta.
- (-) Ajetaan liian kovaa ja huolimattomasti
- (-) Matkapahoinvointia, eikä bussin vessassa ollut valoja päällä. Tosi ikävää.
- (-) Nukahdin bussiin ja minulta varastettiin salkku.
- (-) Pansiota tullessa pari n. 30-vuotiasta poikaa tuli kyytiin. Kuski sanoi etteivät heidän kännykkälippunsa kelpaa. Toinen poika haukkui ulkomaalaista kuljettajaa rasistisesti. Myöhemmin kuljettaja huusi pojalle kauheita asioita takaisin. Huonoa käytöstä kuljettajalta ja pojalta.
- (-) Liian hidas kuljettaja, toisaalta ruuhkassa on vaikea ohittaakaan.
- (-) Töykeä kohtelu bussikuskeilta, tervehditään harvoin. Pitäisi laittaa asiakaspalvelukoulutukseen.
- (-) Tyttöjen kertomia juttuja. Yöbussit usein melko levottomia.
- (-) Bussin kolari henkilöauton kanssa, ei onneksi sattunut loukkaantumisia.
- (-) Varissuon bussit ovat rauhattomia.
- (-) Täysi bussi ajoi usein ohi, joten koulusta myöhästyi siksi, ettei bussi ottanut kyytiin.
- (-) Ruuhkabussit on epämiellyttäviä.
- (-) Juovuksissa olevat ihmiset vaikuttavat negatiivisesti bussin mukavuuteen. Ei ole kiva joutua viereen istumaan.

- (-) Bussikuskeilla voisi olla enemmän palvelumieltä.
- (-) Erilaisia matkustajia voisi huomioida paremmin: Vanhukset pääsevät istumaan ennen kuin bussi lähtee, äkkijarrutuksia tulisi välttää matkustusmukavuuden takia.
- (-) Kertamaksut ovat aivan liian korkeita, satunnaisesti ei viitsi bussia käyttää.
- (-) Hintoja ei saisi ainakaan nostaa, muuten yhä useampi vaihtaa bussin muuhun kulkuneuvoon.
- (-) Seutulippu on hankala, koska se ei käy Turun sisäisessä liikenteessä, vaikka se on kallis. Pitäisi yhtenäistää niin, että samalla lipulla esimerkiksi Liedosta Turkuun, voisi kulkea myös Turun sisällä.
- () Oulussa oli digitaalisia näyttöjä. Ulkopaikkakuntalaisten helpompi käyttää bussia, kun tietää mistä ja milloin bussit menevät.
- () Liikenneuuhkat vähenisivät, jos busseissa kulkeminen olisi ilmaista ja kustannettaisiin veroista.

Terveisiä paikallisliikenteelle

Halusimme tiedustella haastateltavilta, oliko heillä heti mielessä joitain ehdotuksia ja toiveita, jotka haluttaisiin paikallisliikenteelle esittää. Erityisesti kertamaksu oli monen mielestä liian kallis, eikä sitä saisi haastateltavien mielestä enää nostaa. Haastateltavista osa oli myös sitä mieltä, että bussia ei viitsisi kertalipun kalliin hinnan takia käyttää satunnaisesti lainkaan.

Erityisryhmät vaativat haastateltavien mielestä huomiota. Kun ikäihminen tulee kyytiin, kuljettajan olisi hyvä odottaa, että rouva tai herra pääsee istumaan, ennen kuin kuljettaja lähtee pysäkiltä. Näin vältettäisiin monia kaatumisia. Myös äkkijarrutuksia olisi pitäisi välttää. Kuljettajilta toivottiin tervehtimistä bussiin noustaessa.

”Katsottais, et vanhemmat ihmisetkin pääsee turvallisest istumaan, ettei lähdetä heti samantien ja sit myös semmoset äkkijarrutukset. Et sitä ajotaitoo vois varmaan kohentaa. Et jollei pidä tol-pasta kiinni ja tulee äkkijarrutus, niin siin voi käydä hassusti. (Toimistosihteer, nainen)

Osa haastateltavista toivoi bussipysäkeille tarkempia aikataulu- ja reittikuvauksia. Ulkopaikkakuntalainen ei välttämättä tiennyt, kauanko bussin kesti lähtöpysäkiltä hänen pysäkillen tulla. Joku mainitsi, että Oulussa oli käytössä digitaaliset näytöt, jotta ulkopaikkakuntalaistenkin olisi helppo kaupungissa liikkua. Oulussa bussit pääsevät myös risteyksistä nopeammin, jos ne ovat myöhässä (OULA-yleisesite 2006 [viitattu 18.12.2007].)

Seutulippua ja Turun sisäisen liikenteen lippuja haluttiin yhtenäistää. Eräs haastateltava koki hankalaksi sen, että kalliilla seutulipulla ei voinut kulkea Turun sisällä, vaan seutulipun lisäksi joutui hankkimaan toisen lipun sisäistä liikennettä varten. Hänen mielestään olisi helpompaa, jos sama lippu kävisi koko seudulla, niin että esimerkiksi Liedon ja Turun välillä voisi kulkea vapaammin.

7 | YHTEENVETO

Saamistamme tuloksista kävi hyvin ilmi, että ihmiset käyttivät erilaisia kulkuneuvoja työmatkallaan. Auton omistaja saattoi joskus valita mieluummin bussin viihtyvyyden ja ihmisviliän takia, joku taas valitsi mieluummin polkupyörän säällä kuin säällä. Kulkuneuvon valintaan liittyvät syyt eivät aina olleet niin yksiselitteisiä, vaikka tiettyjä ryhmiä pystyimmekin erottamaan.

Raportistamme selviää, että ihmiset olivat melko tyytyväisiä Turun paikallisliikenteeseen, mutta parannusehdotuksia toki löytyi. Etenkin autoilijat toivoivat parempia linjayhteyksiä ja bussipyssäkkejä myös pääteiden varrelle. Moni heistä olisi valmis vaihtamaan työmatkansa kulkuneuvoksi linja-auton, jos bussiyhteydet olisivat heille sopivammat. Linjayhteyksien lisäksi parannusta toivottiin muuan muassa aikataulujen pitävyyteen ja kuljettajien palvelualttiuteen. Elektroniset bussiaikataulut pysäkeille olisivat monen mielestä suuri parannus.

Haastattelujen anti oli erinomainen. Haastattelijoihin suhtauduttiin yleisesti ottaen positiivisesti ja sekä haastattelija että haastateltava kokivat tutkimuksen hyödylliseksi ja tarpeelliseksi.

Toivomme raporttimme antavan kehityskelpoisia ideoita Turun paikallisliikenteelle. On hienoa, että paikallisliikenne kehittyy koko ajan ja tutkimuksia tehdään jatkuvasti. Näin joukkoliikenne pystyy paremmin palvelemaan asiakaskuntaansa.

LÄHTEET

Nieminen, J. 2006. *Turussa tuki alentaisi bussilippujen hintoja*. Turun Sanomat 17.11.2006.

Moni luopuisi autosta, jos joukkoliikenne halpenisi. Turun Sanomat 4.11.2007

OULA-yleisesite 2006. Saatavilla www-muodossa:

http://www.ouka.fi/tekninen/Julkaisut/Esitteet/Oula_ammattilaisite_2006.pdf

Turun ammattikorkeakoulun julkaisusarjoissa ilmestyneitä teoksia

TURUN AMMATTIKORKEAKOULUN TUTKIMUKSIA

18. Laaksovirta, Heli: Laitoshoidossa olevien ikääntyvien suunhoitomallin kehittäminen. Turku, 2005. 63 s. ISBN 952-5596-31-1.
19. Nenonen, Suvi: The Nature of the Workplace for Knowledge Creation. Turku, 2005. 83 s. ISBN 952-5596-33-8.
20. Poikela, Heli: Keuhkohtaumatautia sairastavan potilaan ohjauksen kehittäminen. Turku, 2005. 81 s. + 9 liites. ISBN 952-5596-34-6.
21. Jalonen, Harri: Asian valmistelu kunnallisessa päätöksenteossa kommunikaation näkökulmasta – käsiteanalyttinen tutkimus. Turku, 2006. 77 s. ISBN 952-5596-45-1.
22. Hakulinen, Hannele: Ammatillista väylää ammattikorkeakouluun – tutkimus ammatillista polkua ammattikorkeakouluun edenneiden opiskelijoiden vaiheista. Turku, 2006. 95 s. + 7 liites. ISBN 952-5596-54-0.
23. Salmela, Marjo, Heikka, Hanna & Ernvall, Sirpa: Perusterveydenhuollossa toimivan henkilökunnan rooli, valmiudet ja koulutustarve ikähuonokuuuloisten kuulonkuntoutuksessa. Kuulonhuollon kehittämisprojekti Varsinais-Suomessa. Turku, 2006. 169 s. ISBN 952-5596-72-9.
24. Lilja-Viherlampi, Liisa-Maria: ”Minunkin sisällä soi!” – musiikin ja sen parissa toimimisen terapeuttisia merkityksiä ja mahdollisuuksia musiikkikasvatuksessa. Turku, 2007. 353 s. ISBN 978-952-5596-90-8.
25. Linnossuo, Outi: Projektiorganisoitu kehittämistyö riskilasten ja -nuorten palveluissa Turussa vuosina 1993–2003. Turku, 2007. 201 s. ISBN 978-952-216-009-6.
26. Salonen, Kari: Haastava sosiaalinen vanhustyössä – avopalvelutyöntekijöiden näkemyksiä kotona asuvien vanhusten sosiaalisesta olomuotoisuudesta. Turku, 2007. 195 s. ISBN 978-952-216-010-2.

TURUN AMMATTIKORKEAKOULUN RAPORTTEJA

42. Laakso, Heini-Maija & Onninen, Johanna & Törnvall, Tytti: Lasten kognitiivisten valmiuksien dynaaminen arviointi – DOTCA-Ch:n soveltuvuus suomalaisille 6-vuotiaille lapsille. Turku, 2005. 55 s. + 9 liites. ISBN 952-5596-24-9.
43. Ekström, Anni: Sähköinen kirjaaminen tuli taloon – kirjaamisen kehittäminen Kukonkallion vanhainkodissa. Turku, 2006. 82 s. + 14 liites. ISBN 952-5596-46-X.
44. Laaksonen-Heikkilä, Ritva & Heikkinen, Katja & Koivuniemi, Sirkku & Rajala, Anita: Kokeilusta toimivaksi mentorointimaliksi – raportti terveysalan opetuksen kehittämisestä. Turku, 2006. 79 s. ISBN 952-5596-50-8.
45. Laakso, Tiina & Äikää-Torkkeli, Sari (toim.): Osallisuudella onnistumiseen – loppuraportti nuorten osallisuushankkeesta Loimaan seutukunnassa. Turku, 2006. 137 s. ISBN 952-5596-52-4.
46. Hautala, Tiina & Nenonen, Suvi & Tanskanen, Ilona (toim.): Näkökulmia hyvinvointiin 5. Turku, 2006. 163 s. ISBN 952-5596-59-1.
47. Elomaa, Leena & Koivuniemi, Sirkku & Veräjänkorva, Oili & Wiirilinna, Ulla: Vastauksia terveysalan oppimishaasteisiin 2. Turku, 2006. 68 s. ISBN 952-5596-67-2.
48. Ahonen, Pia & Syrjälä, Vappu (toim.): Terveyttä nopean muutoksen kuntiin – raportti terveysalan TAMU-hankkeesta. Turku, 2006. 144 s. ISBN 952-5596-70-2.
49. Lind, Kaija & Saarikoski, Mikko & Koivuniemi, Sirkku (toim.): Tutkien terveyttä 2006. Turku, 2006. 122 s. ISBN 952-5596-77-X.
50. Koivuniemi, Sirkku & Sairanen, Raija & Tiilikka, Leila: Maailma kotiovelle 2. Turku, 2007. 89 s. ISBN 978-952-5596-83-0.
51. Ojala, Sanna & Ernvall, Sirpa & Tiilikka, Leila (toim.): Yhdessä verkkoon. Turku, 2007. 71 s. + 25 liites. ISBN 978-952-5596-87-8.
52. Väänänen, Ossi: Langattomat lähiverkot ammattikorkeakouluissa. Turku, 2007. 107 s. ISBN 978-952-5596-88-5.
53. Alanen, Salla-Maria & Hallenberg, Tanja & Komulainen, Martti: Saaristomeri 2006 – tiedosta tietoisuutta. Turku, 2007. 105 s. ISBN 978-952-5596-89-2.
54. Kanerva-Lehto, Heli & Lehtonen, Jouko (toim.): Tutkimuspaja – oppimista ja kehittämistä. Turku, 2007. 103 s. ISBN 978-952-5596-95-3.

55. Routi-Pitkänen, Kirsi & Virtanen, Tiina: Laatua oppimassa – laadun oppimisen toteuttamismallin soveltaminen vanhusten palvelukeskuksen laatuprojektissa. Turku, 2007. 79 s. ISBN 978-952-216-002-7.
56. Ääri, Riitta-Liisa & Elomaa, Leena & Ylönen, Minna (toim.): Laatua vanhusten hoitoon – terveysalan Vapake-projektin raportti. Turku, 2007. 91 s. ISBN 978-952-5596-96-0.
57. Leino, Irmeli & Wäirilinna, Ulla (toim.): Hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyötä Salon seudulla. Turku, 2007. 169 s. ISBN 978-952-216-005-8.
58. Hyvönen, Raimo; Aittonen Terhi; Huhta, Arto; Jolkkonen, Ari; Kantola, Ismo; Lähteenmäki, Ilkka & Viinikkala, Päivi: Hyvässä hengessä ja monipuolisin menetelmin – tietotekniikan koulutusohjelman arviointiraportti. Turku, 2007. 70 s. ISBN 978-952-216-008-9 (verkkojulkaisu).
59. Vuorio, Elina: Yksityiset sosiaali- ja terveyspalvelujen tuottajat Varsinais-Suomessa – hyvinvointiklusterin esiselvitys. Turku, 2007. 127 s. ISBN 978-952-216-012-6 (verkkojulkaisu).
60. Stenman, Helga (toim.): Rannasta rakennukseen – ruokorakentamista Itämeren alueella. Turku, 2007. 88 s. ISBN 978-952-216-014-0 (verkkojulkaisu).
61. Ahonen, Pia (toim.): Kuntakumppanuudella terveyttä edistämään – SARAKE-hanke aikuisopiskelijoiden oppimisympäristönä. Turku, 2007. 133 s. ISBN 978-952-216-019-5.
62. Nenonen, Suvi & Tanskanen, Ilona (toim.): Työtä, tietoa ja tutkimusta tänään – innovaatioita tulevaan: Turun ammattikorkeakoulun FUTIS-tutkimusohjelman (Future Work and Innovative Services) avausjulkaisu Turku, 2007. 168 s. ISBN 978-952-216-020-1.
63. Salonen, Katri & Merisalo, Sanna (toim.): Yritysavohautomo – tutkimusta ja tukea metallialan sukupolvenvaihdoksiin. ArtCraftMetal, Equal-yhteisöaloite, Metallin yritysavohautomo -osahankkeen loppuselitys. Turku, 2007. 79 s. ISBN 978-952-216-023-2 (verkkojulkaisu).
64. Lind, Kaija & Saarikoski, Mikko & Koivuniemi, Sirkku (toim.): Tutkien terveyttä 2007. Turku, 2007. 126 s. ISBN 978-952-216-024-9.
65. Nurmela, Tiina: Saumaton malli ortopedisten potilaiden hoitoon – selviytymisapua tekonivelleikkauspotilaille koko hoitoketjun ajan. Turku, 2007. 136 s. ISBN 978-952-216-027-0.
66. Komulainen, Martti; Simi, Päivi; Hagelberg, Eija; Ikonen, Iiro & Lyytinen Sami: Ruokoenergiaa - järviruo'on energiakäyttömahdollisuudet Etelä-Suomessa. 77 s. ISBN 978-952-216-030-0.

TURUN AMMATTIKORKEAKOULUN OPPIMATERIAALEJA

20. Adamsson, Virpi & Puukka, Jaana: Vimma – naisten yrittäjätarinoita Turun seudulta. Turku, 2005. 90 s. ISBN 952-5596-06-0.
21. Parkkinen, Terttu & Keskinen, Soili (toim.): Lapsen sosiaalisen kehityksen moninaisuus. Turku, 2005. 117 s. ISBN 952-5596-15-X.
22. Siivonen, Tommi & Sinisalo, Toni: Ongelmalähtöinen oppimisympäristö. Turku, 2005. DVD. ISBN 952-5596-16-8.
23. Lauttalammi, Ari & Lehtonen, Jouko & Laine, Katariina (toim.): Talojen korjausrakentaminen – johdatus perusteisiin. Turku, 2005. 98 s. ISBN 952-5596-19-2.
24. Elomaa, Leena & Paltta, Hannele & Saarikoski, Mikko & Sulosaari, Virpi & Ääri, Riitta-Liisa: Taitava harjoittelun ohjaaja. Turku, 2005. 62 s. ISBN 952-5596-38-9.
25. Grönlund, Inga: Kestilä – turkulaista vaatetusteollisuuden historiaa ja tuotesuunnittelijoita. Turku, 2005. 99 s. ISBN 952-5596-32-X.
26. Tuomi, Anu: Lähde väreihin. Turku, 2006. 114 s. ISBN 952-5596-44-3.
27. Laiho, Satu: Yrityksen visuaalisen linjan ja tavoiteimagon luominen. Turku, 2006. 53 s. ISBN 952-5596-48-6.
28. Kovanen, Anne & Leino, Maarit: Päähteetömyyden puolesta – terveyskasvatusmateriaali kouluterveydenhoitajalle ehkäisevän päihdekasvatuksen toteuttamiseen. Turku, 2006. 70 s. + 27 liites. + CD-ROM. ISBN 952-5596-53-2.
29. Krankka, Jaana & Mäkynen, Milla: Vanhemmuus lapsen päähteetömän elämän lähtökohtana – terveyskasvatusmateriaali vanhempainiltaan. Turku, 2006. CD-ROM. ISBN 952-5596-55-9.
30. Timmerbacka, Anna: Ranskan vallankumouksen kuvat. Turku, 2006. 76 s. ISBN 952-5596-58-3.

31. Källd, Maria & Seppälä-Kavén, Ulla: Tider och former. En inblick i formgivning 1800-talets slut till vår tid. 116 s. Turku, 2006. ISBN 952-5596-62-1.
32. Vainio, Tiina: Opas vastavalmistuneelle kuvataiteilijalle. 2. korjattu painos. Turku, 2007. 144 s. ISBN 978-952-5596-85-4
33. Tiihonen, Anne: G-avain pykäläviidakossa. Tekijänoikeuksista musiikkipedagogeille ja muusikoille. Turku, 2006. 73 s. ISBN 952-5596-69-9.
34. Lehtonen, Jouko (toim.): Perustusten vahvistaminen – näkymätöntä korjaustyötä. Turku, 2007. 91 s. ISBN 952-5596-71-0.
35. Inkinen, Karri: Verkko-opettajan oppimisprosessin tarina eli Seilin saaren arvoitus. Turku, 2007. 95 s. ISBN 978-952-5596-84-7.
36. Tanskanen, Ilona & Erävaara, Taina & Luukkonen, Ismo & Paavola, Antero & Sammalkorpi, Ilona & Tuomi, Anu (toim.): Taiteen asetelmissa tutkimus – kannanottoja tutkimukseen taiteilijan työssä. Turku, 2007. 159 s. ISBN 978-952-5596-93-9.
37. Riutta, Tarmo: Jazzix – jazzviuluopas Stephane Grappelli -tyyliseen improvisaatioon. Turku, 2007. 107 s. ISBN 978-952-216-018-8.

TURUN AMMATTIKORKEAKOULUN PUHEENVUOROJA

27. Timonen-Kallio, Eeva (ed.): Towards Active Citizenship – Friskie Programme as a professional method for guidance. Turku, 2006. 54 s. ISBN 952-5596-61-3 (verkkojulkaisu).
28. Henttula, Päivi & Hietaranta, Jari: Varsinais-Suomen terveystieteiden ja -asemien jätehuollon nykytilan kartoittaminen – esiselvitysraportti. Turku, 2006. 42 s. ISBN 952-5596-63-X (verkkojulkaisu).
29. Pitkänen, Timo: Missä ruokoa kasvaa? – järvi- ja vesialueiden satelliittikartoitus Etelä-Suomen ja Viron Väinämeren rannikolla. Turku, 2006. 82 s. ISBN 952-5596-66-4 (verkkojulkaisu).
30. Ahonen, Pia, Koivuniemi, Sirkku & Wiirilinna, Ulla (toim.): Oletko valmis? Terveysala haastaa oppimaan. Turku, 2006. 35 s. ISBN 952-5596-79-6.
31. Nieminen, Salla: Turun ammattikorkeakoulun opiskelijabarometri 2006. Turku, 2007. 70 s. ISBN 978-952-5596-82-3 (verkkojulkaisu).
32. Asteljoki, Sari & Kontio, Elina: Yrittäjyyden edistäminen ammattikorkeakoulussa – esimerkkejä terveysalalta. Turku, 2007. 31 s. + 8 liites. ISBN 978-952-5596-86-1 (verkkojulkaisu).
33. Nikkanen, Kirsi: ”Oikein hyvä kirjasto”. Turun ammattikorkeakoulun kirjaston asiakastytyväisyysselvitys keväällä 2006. 101 s. Turku, 2007. ISBN 978-952-5596-91-5 (verkkojulkaisu).
34. Iltanen, Tessaliina: Sähköinen asiointi Turun ammattikorkeakoulussa. 48 s. Turku, 2007. ISBN 978-952-5596-92-2 (verkkojulkaisu).
35. Krook, Kristina: Aleksis Kivikö kantelettaren isä? – Turun ammattikorkeakoulun opiskelijoiden Suomi-tietouden sekä kulttuurin tuntemisen ja harrastamisen kartoitus. 56 s. Turku, 2007. ISBN 978-952-5596-97-7 (verkkojulkaisu).
36. Jalonen, Harri: Kuntaorganisaatio valinkauhassa – kohti tehokasta ja luovaa asioiden valmistelua. 43 s. Turku, 2007. ISBN 978-952-5596-99-1 (verkkojulkaisu).
37. Ikonen, Markku & Arvet, Palkov & Viljanen, Kalle: Raskaiden ajoneuvojen omamassat – selvitys mahdollisuuksista lisätä kantavuutta. 57 s. + 22 liites. Turku, 2007. ISBN 978-952-216-003-4 (verkkojulkaisu).
38. Scheinin, Minna: Viestintäkoulutusta verkossa – yritysvalmennuksen haasteet. 20 s. Turku, 2007. ISBN 978-952-216-016-4 (verkkojulkaisu).
39. Angerpuro, Kirsi: Turun ammattikorkeakoulu työympäristönä – vuoden 2007 henkilöstökyselyn tulokset. 77 s. ISBN 978-952-216-026-3 (verkkojulkaisu).
40. Salonen, Katri: Projektien projekti - mitattavaa hyötyä yhteistyöllä. Serviisi, Equal-yhteisöaloite, loppuraportti. 86 s. Turku ISBN 978-952-216-032-4 (verkkojulkaisu).

Turun ammattikorkeakoulu
 Julkaisumyynti
 Joukahaisenkatu 3A
 20520 Turku

puh. (02) 263 35 810
 fax. (02) 263 35 791
 julkaisumyynti@turkuamk.fi
<http://julkaisumyynti.turkuamk.fi>