



Pääkaupunkiseudun  
julkaisusarja B 2005:6

# Kevyen liikenteen haastattelututkimus 2004



# Kevyen liikenteen haastattelu- tutkimus 2004

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta  
Opastinsilta 6 A  
00520 Helsinki  
puh. (09) 15 611  
[www.ytv.fi](http://www.ytv.fi)

SAD Huvudstadsregionens samarbetsdelegation  
Semaforbron 6 A  
00520 Helsingfors  
tel. (09) 15 611  
[www.ytv.fi](http://www.ytv.fi)

Lisätietoja: Hanna Strömmer, puh. (09) 1561 406  
[hanna.strommer@ytv.fi](mailto:hanna.strommer@ytv.fi)

Kannen kuva: Tiina Mäkinen, YTV 2005

YTV:n monistamo  
Helsinki 2005

## **ESIPUHE**

YTV teetti vuonna 2004 tutkimuksen, jossa pääkaupunkiseudun asukkailta, päättäjiltä ja asiantuntijoilta tiedusteltiin mielipiteitä ja ajatuksia kevyen liikenteen nykytilasta ja tulevaisuuden tavoitteista. Tutkimuskonsulttina toimi Taloustutkimus Oy.

Työtä ohjasi YTV:n pyöräilytyöryhmä, jossa työhön osallistuivat ryhmän puheenjohtaja Antero Naskila Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolta sekä ryhmän jäsenet Eero Rouhiainen Espoon kaupungin kaupunkisuunnittelukeskuksesta, Jaana Salo Espoon kaupungin teknisestä keskukselta ja Timo Väistö Vantaan kaupungin maankäytön ja ympäristön toimialalta. Tutkimustiedon analysoi ja raportin kirjoitti YTV:n Liikenneosastolta Hanna Strömmer, joka toimi myös pyöräilytyöryhmän sihteerinä.



## KUVAILULEHTI

<i>Julkaisija</i>	Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV)		<i>Päivämäärä</i> 8.4.2005
<i>Rahoittaja/ Toimeksiantaja</i>	Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) Liikenneosasto		
<i>Julkaisun nimi</i>	Kevyen liikenteen haastattelututkimus 2004		
<i>Julkaisusarjan nimi</i>	Pääkaupunkiseudun julkaisusarja PJS	<i>Nro</i> B 2005:6	
<i>Sivuja</i> 67	<i>ISSN</i> 0357-5470	<i>ISBN</i> 951-798-575-4	<i>Kieli</i> suomi
<i>Tiivistelmä</i>	<p>Kevyen liikenteen haastattelututkimuksessa 2004 selvitettiin asukkaiden keskeisinä pitämiä kevyen liikenteen esteitä ja edistämistapoja. Samalla selvitettiin asukkaiden, asiantuntijoiden ja päättäjien ajatuksia kevyen liikenteen tulevaisuudesta. Tutkimus toimii yhtenä lähtökohtana vuoden 2005 lopulla käynnistyvälle kevyen liikenteen strategiatyölle.</p> <p>Haastattelututkimus koostui kolmesta osatutkimuksesta: puhelinhaastattelusta (1 006 vastaajaa), Internet-kyselystä (1 875) sekä asiantuntijoille (48) ja päättäjille (130) suunnatusta kyselystä. Puhelinhaastattelujen voidaan katsoa edustavan väestöä keskimäärin, kun taas Internet-kyselyssä painottuvat aktiivisten liikkujien mielipiteet.</p> <p>Jalankulku on perusliikkumistapa: lähes kaikki tutkimukseen vastanneet asukkaat liikkuvat joskus kävellen. Tärkeimpinä jalankulun edistämiskeinoina vastanneet pitivät lasten liikennekasvatuksen lisäämistä; jalkakäytävien ja kävelyteiden rakentamista; talvikunnossapidon parantamista sekä jalankulun liikenneturvallisuuden parantamista. Ongelmallisimpina seikkoina nähtiin kevyen liikenteen väylien ympärivuotinen kunnossa- ja puhtaanapito sekä väylien käyttäjien moninaisuus ja käyttäytyminen.</p> <p>Pyöräilijöitä on reilut neljä viidennestä asukkaista. Tärkeimpinä pyöräilyn edistämiskeinoina pidettiin pyöräilyopetuksen ja liikennevalistuksen lisäämistä kouluissa; kevyen liikenteen huomioon ottamisen sisällyttämistä paremmin autoilijoiden ajokoulutukseen ja liikennevalistukseen; pyöräilyn turvallisuuden parantamista; yhtenäisen pyöräilyverkon luomista; sekä pyöräteiden kunnossapidon parantamista. Joukkoliikenneasemien pyöräpysäköinnin kehittämisessä tärkeimpänä pidettiin telineiden, johon pyörän voi lukita rungostaan, lisäämistä. Ongelmakohtina pidettiin kunnossapitoa ja yksityiskohtien toteutusta (mm. reunakivet, pinnan laatu), verkon sekavuutta sekä liikennekäyttämistä.</p> <p>Jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen panostamisella pitkällä aikavälillä on sekä asukkaiden että päättäjien ja asiantuntijoiden tuki sekä asenteellisesti että rahoituksellisesti. Joukkoliikenteen edistämisen merkittävyys korostui erityisesti asiantuntijoiden vastauksissa. Jalankulun ja pyöräilyn kannalta tavoiteltavinta on liikkumisen turvallisuus. Yhteyksiä joukkoliikenneasemille ja -pysäkeille sekä jalankulun miellyttävyyttä ja esteettömyyttä asuinalueilla pidettiin myös tärkeinä. Rahoituksen lisäämisessä korostettiin kunnossapitoa ja perusparantamista.</p> <p>Tässä raportissa on esitetty osatutkimusten tulokset. Tarkat kuntakohtaiset jakaumat ja yksityiskohtaiset sanalliset vastaukset esitetään myöhemmin valmistuvassa erillisraportissa.</p>		
<i>Avainsanat</i>	jalankulku, pyöräily, kevyt liikenne, haastattelututkimus		
<i>Jakelu</i>	Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV), Liikenneosasto Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki, puh. (09) 15 611, fax (09) 1561 416		

## PRESENTATIONSBLAD

<i>Publikationen har getts ut av</i>	Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (SAD)	<i>Datum</i> 8.4.2005
<i>Finansiär/ Uppdragsgivare</i>	Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (SAD) Trafikavdelningen	
<i>Publikationens titel</i>	Intervjuundersökning om gång- och cykeltrafik 2004	
<i>Publikationsserie</i>	Huvudstadsregionens publikationsserie PJS	<i>Nr</i> B 2005:6
<i>Sidantal</i> 67	<i>ISSN</i> 0357-5470	<i>ISBN</i> 951-798-575-4 <i>Språk</i> finska
<i>Sammandrag</i>	<p>I intervjuundersökningen om gång- och cykeltrafik 2004 utreddes invånarnas åsikter om hinder för och olika sätt att befrämja gång- och cykeltrafiken. Samtidigt utreddes invånarnas, experternas och beslutsfattarnas tankar om framtiden för den lätta trafiken. Undersökningen är en av utgångspunkterna för strategiplaneringen för gång- och cykeltrafiken som kommer i gång i slutet av år 2005.</p> <p>Undersökningen bestod av tre delar: telefonintervjuer av invånarna (1 006 svar), en webbenkät (1 875 svar) samt en enkät till experter (48 svar) och beslutsfattare (130 svar). Telefonintervjuerna anses ge ett tvärsnitt av åsikterna bland invånare i regionen medan webbenkäten anses representera aktiva fotgängare och cyklister.</p> <p>Gång är det fundamentala sättet att röra sig: nästan alla som deltog i undersökningen går åtminstone ibland. De viktigaste sätten att främja gångtrafiken ansågs vara ökning av trafikundervisningen för barn; anläggande av trottoarer och gångvägar; förbättring av vinterunderhåll; samt förbättring av trafiksäkerheten för gångtrafiken. Som problematisk uppfattades underhållet och renhållningen året runt samt mångfalden av användare på trafiklederna och användarnas trafikbeteende.</p> <p>Drygt fyra femtedelar av invånarna är cyklister. De viktigaste sätten att främja cykeltrafiken ansågs vara ökning av cykling och trafikundervisning i skolorna; mer betoning på hänsyn till gång- och cykeltrafik i körutbildning; förbättring av säkerheten för cykeltrafiken; skapandet av ett enhetligt cykelvägnät; samt förbättring av vägarnas underhåll. Det viktigaste sättet att förbättra cykelparkeringen vid kollektivtrafiksstationerna ansågs vara fler cykelställ vid vilka cykelramen kan låsas fast. Som problematiskt i cykeltrafiken uppfattades underhållet, förverkligandet av detaljer (såsom kantsten och kvaliteten av beläggning), osammanhängande cykelvägnät samt trafikbeteende.</p> <p>Satsningen på gång-, cykel- och kollektivtrafiken i det långa loppet stöds av invånare, beslutsfattare och experter både när det gäller attityder och finansiering. Betydelsen av befrämjandet av kollektivtrafiken framhövs särskilt i experternas svar. Säkerheten ansågs vara viktigast för gång- och cykeltrafiken. Förbindelser till kollektivtrafiksstationer och -hållplatser samt en angenäm och obehindrad gångtrafik inom bostadsområden uppfattades också som viktig. I fråga om ökad finansiering betonades underhåll och ombyggnad av nuvarande leder.</p> <p>Resultaten av delundersökningarna presenteras i denna rapport. Detaljerad information om resultaten i de olika kommunerna och respondenternas fria kommentarer samlas i en skild rapport som utkommer senare i år.</p>	
<i>Nyckelord</i>	gångtrafik, fotgängartrafik, cykeltrafik, lätt trafik, intervjuundersökning	
<i>Distribution</i>	Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (SAD), Trafikavdelningen Semaforbron 6 A, 00520 Helsingfors, tfn (09) 15 611, fax (09) 1561 416	

## DESCRIPTION PAGE

<i>Published by</i>	Helsinki Metropolitan Area Council (YTV)		<i>Date of publication</i> 2004-04-08
<i>Financed by / Commissioned by</i>	Helsinki Metropolitan Area Council (YTV) Transport Department		
<i>Title of publication</i>	Pedestrian and Bicycle Traffic Interview Study 2004		
<i>Series</i>	The Helsinki Metropolitan Area Publication Series	<i>Number</i> B 2005:6	
<i>Pages</i> 67	<i>ISSN</i> 0357-5470	<i>ISBN</i> 951-798-575-4	<i>Language</i> Finnish
<i>Abstract</i>	<p>In the interview study, the obstacles and ways of promoting pedestrian and bicycle traffic central to the inhabitants were examined. The study also surveyed the inhabitants', experts' and decision-makers' thoughts on the future of pedestrian and bicycle traffic. The study forms a starting point for the pedestrian and bicycle traffic strategy planning work to be launched at the end of 2005.</p> <p>The interview study consisted of three parts: telephone interviews (1 006 respondents), Internet questionnaire (1 875) and a questionnaire for experts (48) and decision makers (130). The telephone interviews may be considered to represent an average inhabitant whereas the Internet questionnaire represents more the opinions of active walkers and cyclists.</p> <p>Walking is a primary mode of transport: nearly all respondents walk sometimes. Increasing traffic education for children, building pavements and pedestrian ways, enhancing winter time maintenance, and improving pedestrian traffic safety were considered the most important means of promoting pedestrian traffic. Year-round maintenance as well as the diversity and traffic behaviour of the walkway users were thought to be the most problematic issues. A good four fifths of the inhabitants are cyclists. The most important means of promoting bicycle traffic were considered to be the following: increasing cycling and traffic education at schools, better incorporation of consideration for pedestrian and bicycle traffic in the motorists' driving instruction and traffic education, improving bicycle traffic safety, creating a continuous network of cycling roads, as well as improving the maintenance of cycling roads. In developing bicycle parking at public transport stations, adding bicycle racks to which bikes can be locked by the frame was considered the most important measure. Maintenance and the realization of details (such as kerbs, quality of surfaces), the incoherence of the cycling road network as well as traffic behaviour were considered to be the main problems.</p> <p>Long-term investment in pedestrian and bicycle traffic and public transport has the support of the inhabitants, experts and decision-makers both in respect of attitudes and financing. The significance of promoting public transport was emphasized especially in the expert responses. The most important aim for pedestrian and bicycle traffic is safety. Also the connections to public transport stations and stops as well as pleasant and unimpeded walking in the residential areas were considered important. As for the increasing of financing, maintenance and fundamental improvements of ways were emphasized.</p> <p>This report presents the results of the substudies. Exact distributions by municipalities and detailed verbal responses will be presented in a separate report to be published later on.</p>		
<i>Keywords</i>	pedestrian traffic, bicycle traffic, walking, cycling, interview study		
<i>Distributed by</i>	Helsinki Metropolitan Area Council (YTV), Transport Department Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki, tel. +358 9 15 611, fax +358 9 1561 416		





# SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESIPUHE</b> .....	<b>3</b>
<b>KUVAILULEHTI</b> .....	<b>5</b>
<b>PRESENTATIONSBLAD</b> .....	<b>6</b>
<b>DESCRIPTION PAGE</b> .....	<b>7</b>
<b>SISÄLLYSLUETTELO</b> .....	<b>9</b>
<b>KUVALUETTELO</b> .....	<b>10</b>
<b>TAULUKKOLUETTELO</b> .....	<b>11</b>
<b>1 JOHDANTO</b> .....	<b>13</b>
<b>2 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUSTEN SUORITUS</b> .....	<b>14</b>
2.1 Yleistä.....	14
2.2 Asukkaiden puhelinhaastattelu .....	14
2.3 Asukkaille suunnattu Internet-kysely .....	15
2.4 Asiantuntija- ja päättäjäkysely .....	15
2.5 Vertailututkimukset .....	15
<b>3 TAUSTATIEDOT</b> .....	<b>16</b>
3.1 Asukkaiden puhelinhaastattelu .....	16
3.2 Asukkaille suunnattu Internet-kysely .....	20
3.3 Asiantuntija- ja päättäjäkysely .....	23
<b>4 TULOKSET – JALANKULKU</b> .....	<b>24</b>
4.1 Yleistä jalankulusta .....	24
4.2 Virkistysjalankulku.....	28
<b>5 TULOKSET – PYÖRÄILY</b> .....	<b>34</b>
5.1 Yleistä pyöräilystä .....	34
5.2 Pyöräily ja joukkoliikenne.....	41
5.3 Pyöräily ja tiedotus .....	42
<b>6 TULOKSET – LIIKKUMISEN TULEVAISUUS</b> .....	<b>44</b>
6.1 Liikenteen tulevaisuus .....	44
6.2 Jalankulun tulevaisuus.....	45
6.3 Pyöräilyn tulevaisuus.....	47
<b>7 YHTEENVETO SANALLISISTA VASTAUKSISTA</b> .....	<b>50</b>
7.1 Asukkaat .....	50
7.2 Päättäjät ja asiantuntijat.....	52
<b>8 TUTKIMUKSEN YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT</b> .....	<b>54</b>
8.1 Yleistä.....	54
8.2 Jalankulku.....	54
8.3 Pyöräily.....	55
8.4 Liikkumisen tulevaisuus.....	56
<b>LÄHTEET</b> .....	<b>59</b>
<b>LIITTEET</b> .....	<b>60</b>

Liite 1. Tutkimuslomake.

## KUVALUETTELO

Kuva 1.	<i>Aikuisten ja nuorten polkupyörien, lasten pyörien ja henkilöautojen omistus kotitalouden koon mukaan keskimäärin (kaikki vastaajat; puhelinhaastattelu).....</i>	<i>17</i>
Kuva 2.	<i>Pyörä tai auto käytettävissä (18 vuotta täyttäneet; puhelinhaastattelu).....</i>	<i>19</i>
Kuva 3.	<i>Joukkoliikenneliipun omistus (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu). ....</i>	<i>19</i>
Kuva 4.	<i>Aikuisten ja nuorten polkupyörien, lasten pyörien ja henkilöautojen omistus kotitalouden koon mukaan keskimäärin (kaikki vastanneet; Internet-kysely)....</i>	<i>21</i>
Kuva 5.	<i>Pyörä tai auto käytettävissä (18 vuotta täyttäneet; Internet-kysely).....</i>	<i>22</i>
Kuva 6.	<i>Joukkoliikenneliipun omistus (kaikki vastanneet; Internet-kysely). ....</i>	<i>23</i>
Kuva 7.	<i>Jalankulun motiivien tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu). ....</i>	<i>25</i>
Kuva 8.	<i>Jalankulun motiivien tärkeys (kaikki vastanneet; Internet-kysely). ....</i>	<i>26</i>
Kuva 9.	<i>Jalankulun edistämiskeinojen tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu).....</i>	<i>28</i>
Kuva 10.	<i>Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden ulkoilutiheys kesällä ja talvella (kaikki vastanneet).....</i>	<i>29</i>
Kuva 11.	<i>Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden rullaluistelutiheys kesällä (kaikki vastanneet). ....</i>	<i>31</i>
Kuva 12.	<i>Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden hiihtämistiheys talvella (kaikki vastanneet).....</i>	<i>32</i>
Kuva 13.	<i>Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden pyöräilijöiden pyöräilytiheys kesällä ja talvella. ....</i>	<i>35</i>
Kuva 14.	<i>Puhelinhaastatteluun vastanneiden pyöräilytiheys kesällä kunnittain (pyöräilijät n=798, pois lukien kauniaislaiset n=8). ....</i>	<i>36</i>
Kuva 15.	<i>Pyöräilyn motiivien tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu). ....</i>	<i>38</i>
Kuva 16.	<i>Pyöräilyn motiivien tärkeys (kaikki vastanneet; Internet-kysely). ....</i>	<i>38</i>
Kuva 17.	<i>Tavoite eri kulkumuotojen käytölle seuraavien 20 vuoden aikana (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).....</i>	<i>44</i>
Kuva 18.	<i>Rahoituksen kohdistamistavoite tulevaisuudessa (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).....</i>	<i>45</i>
Kuva 19.	<i>Jalankulun tavoitteiden tärkeys (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).....</i>	<i>46</i>
Kuva 20.	<i>Jalankulun rahoituksen kohdentaminen (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).....</i>	<i>47</i>
Kuva 21.	<i>Pyöräilyn tavoitteiden tärkeys (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).....</i>	<i>48</i>
Kuva 22.	<i>Pyöräilyn rahoituksen kohdentaminen (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).....</i>	<i>49</i>

## TAULUKKOLUETTELO

<i>Taulukko 1. Tietoja väestörekisteriotoksen ja puhelinnumeropankin käytöstä puhelinhaastatteluissa. ....</i>	<i>12</i>
<i>Taulukko 2. Vastaajien jakautuminen sukupuolittain ja ikäluokittain asukkaiden puhelinhaastattelussa.....</i>	<i>16</i>
<i>Taulukko 3. Aikuisten ja nuorten polkupyörien (rengas 24” tai isompi) määrä kotitalouden koon mukaan (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu).....</i>	<i>17</i>
<i>Taulukko 4. Eri tyyppisten ajoneuvojen omistus kotitalouden koon mukaan keskimäärin (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu). ....</i>	<i>18</i>
<i>Taulukko 5. Polkupyörien omistus kotitalouksittain puhelinhaastattelussa verrattuna vuoden 1997 tutkimukseen.....</i>	<i>18</i>
<i>Taulukko 6. Vastaajien jakautuminen sukupuolittain ja ikäluokittain asukkaille suunnatussa Internet-kyselyssä.....</i>	<i>20</i>
<i>Taulukko 7. Aikuisten ja nuorten polkupyörien (24” tai isompi) määrä kotitalouden koon mukaan (kaikki vastanneet; Internet-kysely). ....</i>	<i>21</i>
<i>Taulukko 8. Eri tyyppisten ajoneuvojen omistus kotitalouden koon mukaan keskimäärin (kaikki vastanneet; Internet-kysely). ....</i>	<i>22</i>
<i>Taulukko 9. Kyselyyn vastanneiden päättäjien ja asiantuntijoiden jakautuminen sekä päättäjien vastausprosentti asuinkunnittain. ....</i>	<i>23</i>
<i>Taulukko 10. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden jalankulkijaroolit. ....</i>	<i>24</i>
<i>Taulukko 11. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden motiivit jalan kulkemiseen (kaikki vastanneet).....</i>	<i>25</i>
<i>Taulukko 12. Jalankulun edistämiskeinojen tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu ja Internet-kysely). ....</i>	<i>27</i>
<i>Taulukko 13. Ulkoilun edistämiskeinojen tärkeys (vähintään kerran kuussa ulkoilevat; puhelinhaastattelu (n=989) ja Internet-kysely (n≈1 840)). ....</i>	<i>30</i>
<i>Taulukko 14. Rullaluistelun edistämiskeinojen tärkeys (vähintään kerran kuussa rullaluistelevat; puhelinhaastattelu (n=144) ja Internet-kysely (n≈310)).....</i>	<i>31</i>
<i>Taulukko 15. Hiihtämisen edistämiskeinojen tärkeys (vähintään kerran kuussa hiihtävät; puhelinhaastattelu (n=310) ja Internet-kysely (n≈700)). ....</i>	<i>33</i>
<i>Taulukko 16. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden pyöräilijäroolit.....</i>	<i>35</i>
<i>Taulukko 17. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden pyöräilijöiden motiivit pyöräilyyn (pyöräilijät; puhelinhaastattelu (n=798) ja Internet-kysely (n=1 633))......</i>	<i>37</i>
<i>Taulukko 18. Pyöräilyn edistämiskeinojen tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu (n=1 006) ja Internet-kysely (n≈1 700))......</i>	<i>40</i>
<i>Taulukko 19. Joukkoliikenneasemien pyöräpysäköinnin parantamiskeinojen tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu (n=1 006) ja Internet-kysely (n≈1 700))......</i>	<i>41</i>

<i>Taulukko 20. Medioiden ja keinojen merkitys pyöräilyn markkinoinnissa (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu (n=1 006) ja Internet-kysely (n=1 875)).</i>	<i>43</i>
<i>Taulukko 21. Pyöräilyyn liittyvän tiedon saannin tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu (n=1 006) ja Internet-kysely (n=1 875)).</i>	<i>43</i>

## 1 JOHDANTO

Pääkaupunkiseudulla on tehty kevyeen liikenteeseen kokonaisvaltaisesti keskittyneitä tutkimuksia vuosina 1983, 1988 ja 1997. Tutkimuksiin on kuulunut matkapäiväkirjatutkimuksia ja mielipidekysymyksiä tarpeen mukaan sekä osin pyöräliikenteen laskentoja. Muita kevyeen liikenteeseen liittyviä tutkimuksia on tehty tarvittaessa (esim. Ulkoilukartan kehittämistutkimus, 2003). Nykyisin pääkaupunkiseudun kunnat vastaavat kokonaisuudessaan omista pyöräliikenteen laskennoistaan. Vuonna 2000 YTV puolestaan teki koko seudulla henkilöhaastatteluna matkapäiväkirjatutkimuksen, josta saadaan luotettavimmin eri kulkutapojen matkatiedot. Vuoden 2004 kevyen liikenteen haastattelututkimuksessa selvitetiinkin asukkaiden sekä asiantuntijoiden ja päättäjien asenteita ja mielipiteitä.

Vuoden 2004 kevyen liikenteen haastattelututkimuksen päätavoitteena oli tuottaa tietopohjaa vuonna 2005 käynnistyvälle kevyen liikenteen strategiatyölle. Tutkimuksen ja strategian avulla voidaan kehittää liikennepalveluja vastaamaan paremmin käyttäjien tarpeita ja suunnata kevyen liikenteen edistämistoimia. Varsinaisena tutkimustavoitteena on ollut kartoittaa haastattelututkimuksella erityisesti asukkaiden keskeisiksi kokemia kevyen liikenteen esteitä ja edistämistapoja. Lisäksi on selvitetty sekä asukkaiden että asiantuntijoiden ja päättäjien asenteita ja mielipiteitä kevyen liikenteen tulevaisuudesta.

Tässä raportissa on esitetty tutkimuksen tulokset. Lisäksi tutkimusaineistosta tehdään erillinen raportti, jossa esitetään tarkat kuntakohtaiset jakaumat sekä kaikki sanalliset vastaukset.

## 2 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUSTEN SUORITUS

### 2.1 Yleistä

Pääkaupunkiseudun kevyen liikenteen haastattelututkimukseen 2004 kuului kolme osatutkimusta: asukkaiden puhelinhaastattelu, asukkaille suunnattu Internet-kysely sekä asiantuntijoille ja päättäjille suunnattu Internet-kysely. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää asukkaiden, päättäjien ja asiantuntijoiden ajatuksia ja mielipiteitä jalankulusta ja pyöräilystä. Puhelinhaastatteluilla pyrittiin kartoittamaan asukkaiden mielipiteitä kevyen liikenteen nykytilasta ja edistämiskeinoista, Internet-kyselyllä puolestaan mm. aktiivisten kevyen liikenteen käyttäjien mielipiteitä. Päättäjä- ja asiantuntijakyselyn tarkoituksena oli päästä vertailemaan asukkaiden, asiantuntijoiden ja päättäjien käsityksiä tavoiteltavasta liikenteen ja kevyen liikenteen tulevaisuudesta.

Tutkimukset tehtiin elo-syyskuun aikana 2004, ja ne sujuivat yleisesti ottaen ilman suuria ongelmia. Vastausmäärissä päästiin tavoitteisiin. Erityisesti Internet-kysely oli suosittu. Seuraavassa on kuvattu kunkin osatutkimuksen suoritusta tarkemmin.

### 2.2 Asukkaiden puhelinhaastattelu

Asukkaiden puhelinhaastattelussa tehtiin 1 006 tietokoneavusteista haastattelua 16.8.–9.9.2004. Tutkimuksen kohderyhmään kuuluivat 15–79-vuotiaat pääkaupunkiseudun (Helsinki, Espoon, Kauniainen, Vantaa) asukkaat. Yksi haastattelu kesti keskimäärin 25,5 minuuttia.

Puhelinhaastattelun otos muodostettiin väestötietojärjestelmästä ja kiintiöitiin väestöjakaamaa vastaavaksi iän, sukupuolen ja asuinkunnan mukaan. Otoksen hankki YTV. Väestörekisteriotos loppui kuitenkin kesken, sillä väestötietojärjestelmän otokseen löytyi ennakoitua vähemmän puhelinnumeroja ja henkilöiden tavoittaminen oli täten ennakoitua vaikeampaa. Väestörekisteriotosta täydennettiin Taloustutkimus Oy:n puhelinnumeropankin rekisterillä. *Taulukossa 1* on esitetty tietoja väestörekisteriotoksen ja puhelinnumeropankin käytöstä. Puhelinhaastatteluja toteutettaessa käytettiin apuna ns. ohjauskiintiöitä, jotta otos vastaisi mahdollisimman hyvin kohderyhmää sukupuolen, iän ja asuinkunnan mukaan. Varsinaista kiintiöintiä ei käytetty.

Puhelinhaastatteluissa käytetty lomake on esitetty *liitteessä 1*. Haastattelussa käytettiin sekä lomakkeen laajaa että suppeaa osaa. Lomake oli sisällöltään selkeä eikä aiheuttanut ongelmia haastattelutilanteissa. Kokonaistuloksen keskimääräinen tilastollinen virhemarginaali 95 %:n luotettavuustasolla on kokonaishaastattelumäärällä noin  $\pm 3$  prosenttiyksikköä.

*Taulukko 1. Tietoja väestörekisteriotoksen ja puhelinnumeropankin käytöstä puhelinhaastatteluissa.*

	Väestörekisteri		Puhelinnumeropankki	
	(kpl)	(%)	(kpl)	(%)
Perusotos	4 000	100	5 314	100
Löydetty puh.	2 750	69	5 314	100
Käytetty näyte <sup>1)</sup>	2 174	54	739	14
Kieltäytyi	1 157	30	376	7
Väärä numero	146	4	192	4
<b>Saatu haastattelu</b>	<b>835</b>	<b>21</b>	<b>171</b>	<b>3</b>

<sup>1)</sup> *Soitettu ja saatu kontakti (suostumus, kieltäytyminen tai väärä numero). Käyttämättä jääneisiin numeroihin ei vastattu.*

### 2.3 Asukkaille suunnattu Internet-kysely

Asukkaille suunnattu Internet-kysely oli vastattavissa pop up -kyselyinä pääkaupunkiseudun kuntien Internet-sivuilla seuraavasti: Helsinki 17.8.–16.9.2004, Espoo 19.8.–16.9.2004 ja Vantaa 18.8.–3.9.2004. Kyselyä ei saatu Kauniaisten sivuille (kaupungin periaatepäätös). Vantaalla kysely lopetettiin muita kuntia aiemmin, sillä vastaajia kertyi nopeasti riittävä määrä. Tästä voidaan kiittää Vantaan hyvää kyselyn sijoittamista suoraan pääsivulle. Muutaman palautteen mukaan kyselyn olisi tullut olla myös YTV:n sivuilla, mikä jäi suunnitteluvaiheessa huomioimatta.

Asukkaille suunnatun Internet-kyselyn kohderyhmänä olivat em. kaupunkien www-sivujen käyttäjät. Kysely avautui automaattisesti noin joka kolmannelle sivuilla kävijälle. Kyselyn julkaisemisesta Internetissä tiedotettiin lehdistölle ja radioille, ja tiedote meni läpi lähes kaikissa medioissa. Vastauksia saatiin yhteensä 1 875 kappaletta. Kyselyssä käytettiin samaa lomaketta kuin asukkaiden puhelinhaastatteluisissa (*liite 1*). Lomakkeeseen lisättiin kuitenkin kysymys asuinpaikkakunnasta, jotta saatujen vastausten taustatietojakaumia voidaan paremmin verrata väestön jakautumiseen seudulla. Kokonaistuloksen keskimääräinen tilastollinen virhemarginaali 95 %:n luotettavuustasolla on kokonaisvastaajamäärällä noin  $\pm 2,5$  prosenttiyksikköä.

### 2.4 Asiantuntija- ja päättäjäkysely

Asiantuntija- ja päättäjäkyselyn kohderyhmänä olivat pääkaupunkiseudun kuntien (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) kaupunginvaltuustojen sekä teknisten ja kaupunkisuunnittelulautakuntien (tai vastaavista asioista päättävien lautakuntien) jäsenet sekä pääkaupunkiseudun kuntien ja mm. tiehallinnon, liikenne- ja viestintäministeriön ja vastaavien tahojen sekä joidenkin intressiryhmien asiantuntijat. Asiantuntijaotoksen muodosti YTV:n pyöräilytyöryhmä ja päättäjätöksen Taloustutkimus Oy. Otoksen koko oli yhteensä 365 ja vastauksia saatiin 178 kappaletta.

Tutkimus toteutettiin Internet-kyselyinä siten, että kohderyhmään kuuluville lähetettiin sähköpostitse kutsu (17.8.2004) osallistua tutkimukseen. Muistutus lähetettiin 31.8.2004, ja aineiston keruu lopetettiin 9.9.2004. Tutkimuslomakkeena käytettiin *liitteen 1* lomakkeen lopussa olevaa suppeaa osaa. Kokonaistuloksen keskimääräinen tilastollinen virhemarginaali 95 %:n luotettavuustasolla on kokonaisvastaajamäärällä noin  $\pm 8$  prosenttiyksikköä.

### 2.5 Vertailututkimukset

Puhelinhaastattelujen ja Internet-kyselyn tuloksia on soveltuvin osin vertailtu *Pääkaupunkiseudun pyöräliikennetutkimukseen 1997* ja matkapäiväkirjatutkimukseen *Liikkumistottumukset ja niiden muutokset pääkaupunkiseudulla vuonna 2000*. Molemmat vertailututkimukset perustuvat laajaan haastatteluaineistoon (2 356 vuonna 1997 ja 8 643 vuonna 2000), joka on tutkimuksissa laajennettu kuvaamaan koko seudun väestöä (ikä-, sukupuoli-, alue- ja taluskokojakaumien korjaukset). Vertailututkimusten laajennuskertoimin korjatut ja tämän tutkimuksen korjaamattomat tulokset eivät tämän vuoksi ole täysin vertailukelpoisia, mutta vertailusta saa kuitenkin arvion muutoksen suunnasta.



### 3 TAUSTATIEDOT

#### 3.1 Asukkaiden puhelinhaastattelu

##### *Asuinkunta, ikä ja sukupuoli*

Puhelinhaastatteluun vastasi 1 006 henkilöä, joista helsinkiläisiä oli 556 (55 %), espoolaisia 250 (25 %), kauniaislaisia 8 (1 %) ja vantaalaisia 192 (19 %). Jakauma vastaa tutkimustarkkuuden puitteissa seudun kaikkien asukkaiden jakautumista kunnittain.

Puhelinhaastatteluun vastanneista 57 % oli naisia ja 43 % miehiä. Koko pääkaupunkiseudun väestössä vastaavat osuudet ovat 52,4 % ja 47,6 %. Ikäluokista 15–29-vuotiaita oli vastaajista 23 % (väestöstä 27 %), 30–44-vuotiaita 28 % (väestöstä 30 %), 45–59-vuotiaita 28 % (väestöstä 27 %) ja 60–79-vuotiaita 20 % (väestöstä 17 %). Naiset ja yli 45-vuotiaiden ikäluokat ovat siis hieman miehiä ja nuorempia ikäluokkia paremmin edustettuina. Kun otetaan huomioon, ettei tutkimuksessa käytetty velvoittavaa kiintiöintiä, otos on rakenteeltaan kohtuullisen edustava. *Taulukossa 2* on esitetty vastanneiden jakautuminen sukupuolittain ja ikäluokittain.

*Taulukko 2. Vastaajien jakautuminen sukupuolittain ja ikäluokittain asukkaiden puhelinhaastattelussa.*

Ikäluokka	Naiset		Miehet		Ikäluokat	
	(kpl)	(%)	(kpl)	(%)	(kpl)	(%)
15–19	25	46 %	29	54 %	54	5 %
20–24	48	48 %	52	52 %	100	10 %
25–29	52	62 %	32	38 %	84	8 %
30–34	67	68 %	31	32 %	98	10 %
35–39	44	49 %	45	51 %	89	9 %
40–44	44	51 %	42	49 %	86	9 %
45–49	52	57 %	39	43 %	91	9 %
50–54	57	63 %	34	37 %	91	9 %
55–59	65	64 %	36	36 %	101	10 %
60–64	45	54 %	39	46 %	84	8 %
65–69	31	57 %	23	43 %	54	5 %
70–74	33	63 %	19	37 %	52	5 %
75–79	15	68 %	7	32 %	22	2 %
<b>Yhteensä</b>	<b>578</b>	<b>57 %</b>	<b>428</b>	<b>43 %</b>	<b>1 006</b>	<b>100 %</b>

Puhelinhaastattelujen otoskoko asetettiin niin, että sen antamat tulokset kuvaavat hyvin väestön mielipiteitä keskimäärin, vaikka otoksen pienuus ei mahdollista aineiston laajentamista kuvaamaan koko väestöä. Edellä esitetyt painottuneisuudet vastanneiden joukossa on syytä pitää mielessä tuloksia tarkasteltaessa.

##### *Kotitaloudet ja ajoneuvojen omistus*

Puhelinhaastatteluun vastanneista 25 % asui yhden hengen taloudessa, 38 % kahden, 16 % kolmen, 14 % neljän, 5 % viiden ja 2 % yli viiden hengen taloudessa. Vuoden 1997 pyöräilytutkimukseen vastanneista 38 % asuin yhden, 32 % kahden, 13 % kolmen, 12 % neljän ja 5 % yli neljän hengen talouksissa (YTV 1998). Tämä viittaisi yhden hengen talouksien aliedustukseen tässä tutkimuksessa, mikä on luonnollista, kun otoksen muodostuksessa ei käytetä kotitalouspohjaista poimintaa eikä aineistoa laajenneta.

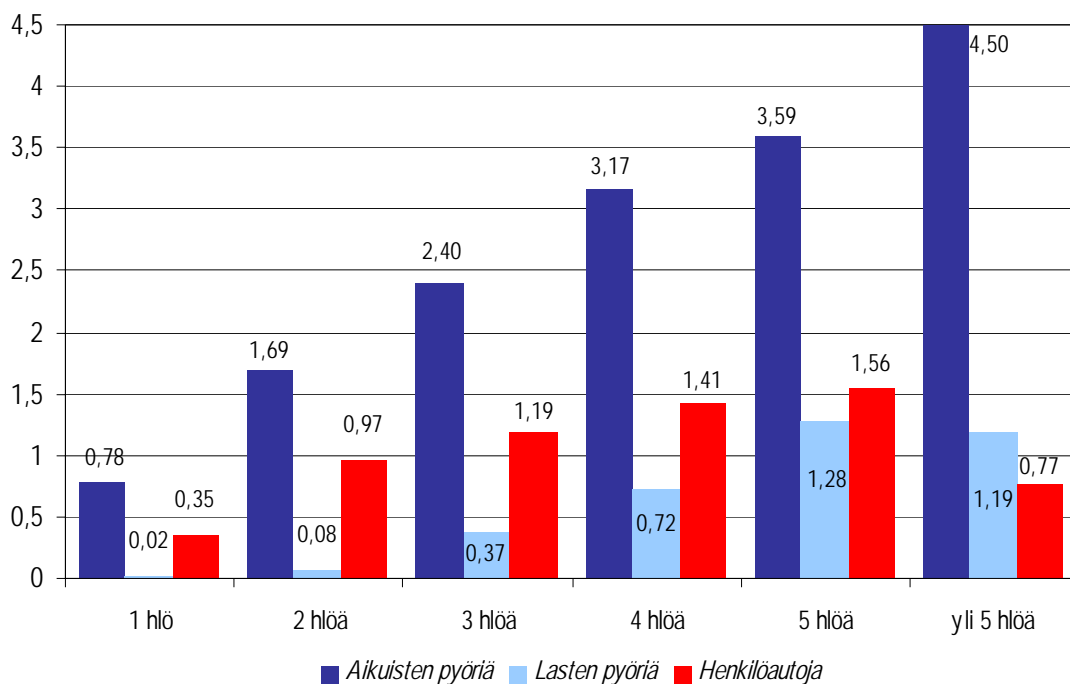
Yhden hengen talouksista 32 %:ssa ei ollut yhtään aikuisten tai nuorten polkupyörää (rengas 24” tai isompi), kun kahden hengen talouksissa vastaava osuus laskee jo 14 %:iin ja kolmen hengen talouksissa kolmeen prosenttiin. *Taulukossa 3* on esitetty em. tyyppisten polkupyörien määrä kotitalouden koon mukaan. Taulukosta nähdään, että taloudessa on yleisimmin yhtä paljon pyöriä kuin jäseniä, mutta perhekoon kasvaessa myös pyörämäärän hajonta kasvaa. Niinpä yhden hengen talouksista 60 %:ssa on yksi pyörä, kahden hengen talouksista 50 %:ssa kaksi pyörää, mutta kolmen talouksissa enää 37 %:ssa on 3 pyörää.

Tarkasteltaessa kotitalouksien eri ajoneuvojen omistusta keskimäärin voidaan ilolla todeta, että polkupyöriä on talouksissa selvästi enemmän kuin henkilöautoja (*kuva 1*). Kotitalouden kasvaessa pyörien keskimääräinen määrä kasvaa reippaammin kuin autojen. *Taulukossa 4* on esitetty tarkemmin eri ajoneuvojen keskimääräiset määrät kotitalouden koon mukaan. Polkupyörä on ajoneuvoista ylivoimaisesti tavallisin. Verrattaessa kotitalouksien pyöränomistusta vuoden 1997 pyöräilytutkimukseen näyttäisi pyöränomistus yhtä henkeä suuremmissa perheissä hiukan kasvaneen (*taulukko 5*).

*Taulukko 3. Aikuisten ja nuorten polkupyörien (rengas 24” tai isompi) määrä kotitalouden koon mukaan (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu).*

Kotitalouden koko	0 pp	1 pp	2 pp	3 pp	4 pp	5 pp	6 pp
1 hlö	32 %	60 %	6 %	1 %	0 %	0 %	0 %
2 hlöä	14 %	23 %	50 %	9 %	2 %	1 %	0 %
3 hlöä	3 %	17 %	32 %	37 %	8 %	3 %	0 %
4 hlöä	1 %	4 %	27 %	26 %	34 %	4 %	1 %
5 hlöä	0 %	6 %	22 %	20 %	22 %	24 %	2 %
yli 5 hlöä	5 %	0 %	5 %	25 %	15 %	20 %	15 %

*Kotitalouksien keskimääräiset ajoneuvomäärät*



*Kuva 1. Aikuisten ja nuorten polkupyörien, lasten pyörien ja henkilöautojen omistus kotitalouden koon mukaan keskimäärin (kaikki vastaajat; puhelinhaastattelu).*

Taulukko 4. Eri tyyppisten ajoneuvojen omistus kotitalouden koon mukaan keskimäärin (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu).

Kotitalouden koko	Polkupyöriä <sup>1)</sup>	Lasten pyöriä	Mopoja <sup>2)</sup>	H-autoja <sup>3)</sup>	Muita autoja
1 hlö	0,78	0,02	0,04	0,35	0,02
2 hlöä	1,69	0,08	0,05	0,97	0,04
3 hlöä	2,40	0,37	0,13	1,19	0,03
4 hlöä	3,17	0,72	0,21	1,41	0,06
5 hlöä	3,59	1,28	0,30	1,56	0,13
yli 5 hlöä	4,50	1,19	0,21	0,77	0,13

<sup>1)</sup> Aikuisten ja nuorten polkupyöriä (rengas 24" tai isompia) <sup>2)</sup> Mopoja tai moottoripyöriä <sup>3)</sup> Henkilöautoja

Taulukko 5. Polkupyörien omistus kotitalouksittain puhelinhaastattelussa verrattuna vuoden 1997 tutkimukseen.

Kotitalouden koko	tutkimus 2004			tutkimus 1997 <sup>2)</sup>
	Polkupyöriä <sup>1)</sup>	Lasten pyöriä	Yhteensä	Polkupyöriä yhteensä
1 hlö	0,78	0,02	0,80	0,83
2 hlöä	1,69	0,08	1,77	1,57
3 hlöä	2,40	0,37	2,77	2,60
4 hlöä	3,17	0,72	3,89	3,55
5 hlöä	3,59	1,28	4,87	4,61
yli 5 hlöä	4,50	1,19	5,69	5,15

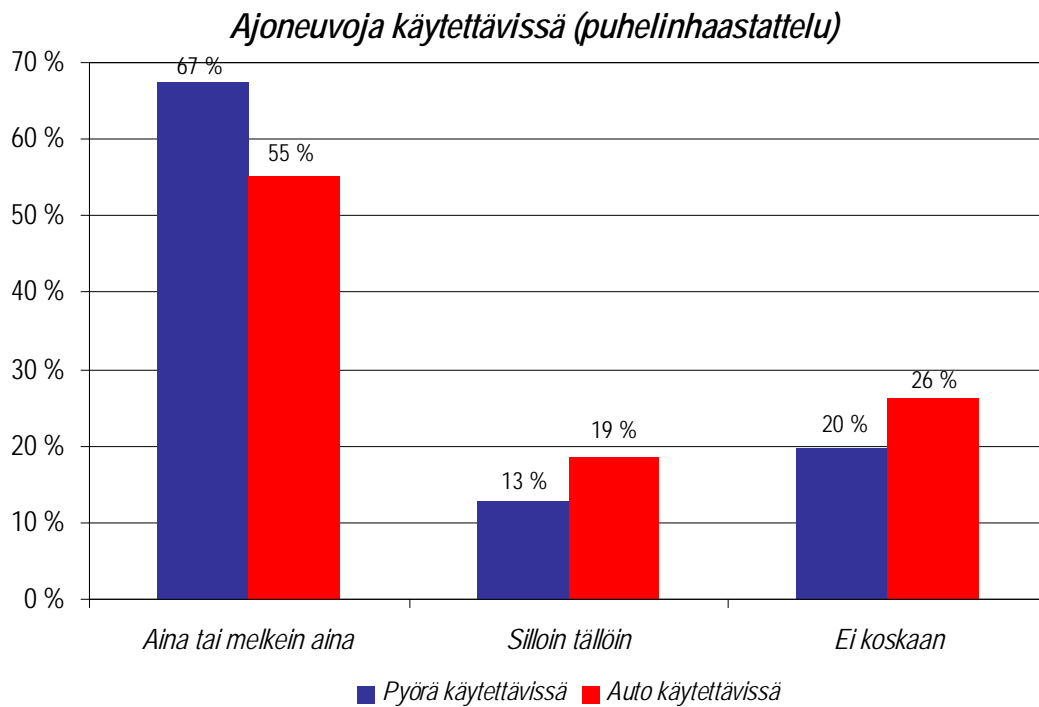
<sup>1)</sup> Aikuisten ja nuorten polkupyöriä (rengas 24" tai isompia) <sup>2)</sup> Aineisto laajennettu. (YTV 1998.)

#### Ajoneuvoja käytettävissä ja joukkoliikenteen lippujen omistus

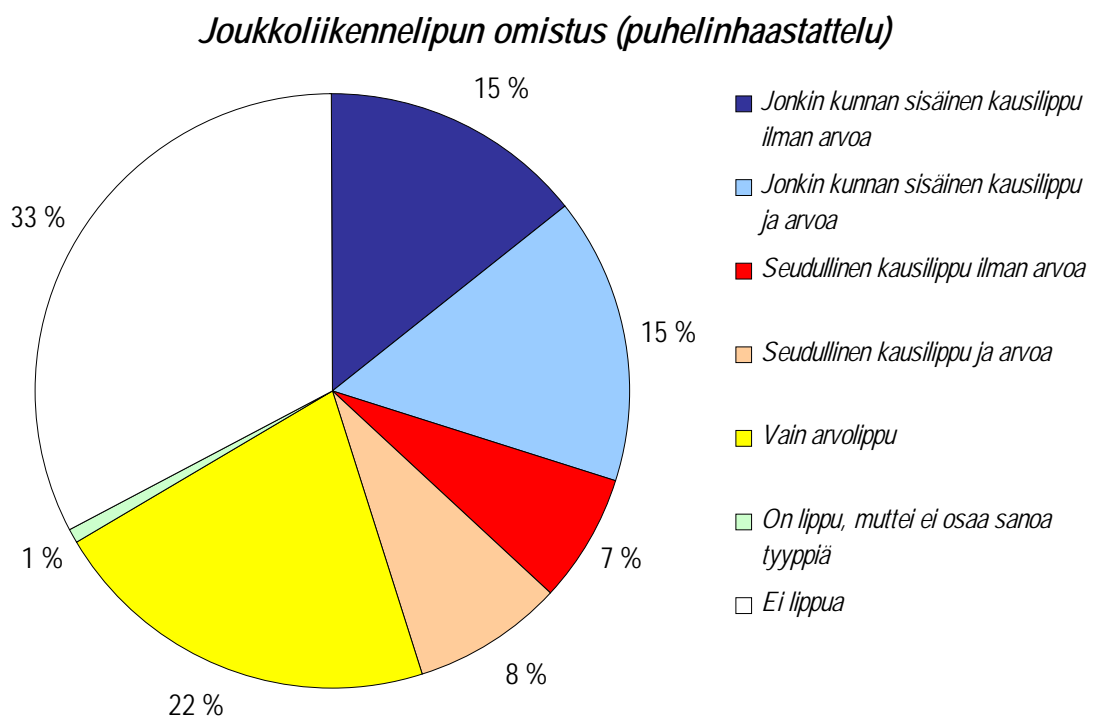
Puhelinhaastatteluun vastanneista 18 vuotta täyttäneistä 81 %:lla oli henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. Samoin 18 vuotta täyttäneistä 67 %:lla oli pyörä käytössään aina tai melkein aina, kun taas auto oli käytettävissä aina tai melkein aina vain 55 %:lla (kuva 2). Alle 18 vuotiaista (n = 27) 74 %:lla oli pyörä käytettävissään aina tai melkein aina ja 26 %:lla silloin tällöin.

Sekä vuoden 1997 pyöräilytutkimuksessa että vuoden 2000 matkapäiväkirjatutkimuksessa ajokortillisten osuus 18 vuotta täyttäneistä oli 77 % eli hieman em. pienempi. Näissä tutkimuksissa 18 vuotta täyttäneistä 50 %:lla oli auto käytettävissään aina tai melkein aina eli vuoden 2004 puhelinhaastattelun arviota pienempi. Tähän saattaa vaikuttaa yhden hengen talouksien aliedustus tässä tutkimuksessa. Pyörä oli vuoden 1997 tutkimuksessa käytettävissä 78 %:lla vastaajista aina tai melkein aina ja 5 %:lla silloin tällöin. Näiden yhteenlaskettu osuus (83 %) on likimain yhtä suuri kuin vastaava osuus tässä tutkimuksessa (80 %). (YTV 1998, YTV 2002.)

Kaikista vastaajista kahdella kolmanneksella oli käytössään joukkoliikennelippu. Joukkoliikennelipun omistajista kolmanneksella oli pelkkä arvolippu, kolmanneksella pelkkä kausilippu (sisäinen tai seudullinen) ja viimeisellä kolmanneksella arvo- ja kausilippu (kuva 3). Matkakortin käyttöönoton myötä joukkoliikennelipun omistuksen vertaaminen aiempiin tuloksiin on vaikeutunut. Vuoden 1997 tutkimuksessa 33 %:lla ja vuoden 2000 37 %:lla oli seudullinen tai kunnan sisäinen näyttölippu ja toisaalta täysin liputtomia oli vastaavasti 38 % ja 39 % vastanneista (YTV 1998, YTV 2002).



Kuva 2. Pyörä tai auto käytettävissä (18 vuotta täyttäneet; puhelinhaastattelu).



Kuva 3. Joukkoliikennelipun omistus (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu).

### 3.2 Asukkaille suunnattu Internet-kysely

#### *Asuinkunta, ikä ja sukupuoli*

Asukkaille suunnattuun Internet-kyselyyn vastasi 1 875 henkilöä, joista helsinkiläisiä oli 649 (35 %), espoolaisia 193 (10 %), kauniaislaisia 4 (0 %), vantaalaisia 922 (49 %) ja muiden kuntien asukkaita 107 (6 %). Suhteessa pääkaupunkiseudun väestöjakaumaan (58/22/1/19) vantaalaisten osuus on selvästi korostunut, mikä johtuu pääosin siitä, että Vantaa sijoitti kyselyn Internet-etusivulleen helposti saataville.

Internet-kyselyyn vastanneista 71 % oli naisia ja 29 % miehiä, joten naisvastaajia oli selvästi enemmän kuin naisten osuus koko pääkaupunkiseudun väestöstä (52,4 %). Ikäluokista 15–29-vuotiaita oli vastaajista 29 % (väestöstä 27 %), 30–44-vuotiaita 43 % (väestöstä 30 %), 45–59-vuotiaita 25 % (väestöstä 27 %) ja 60–79-vuotiaita 2 % (väestöstä 17 %). Erityisesti 30–44-vuotiaat ovat siis muita paremmin edustettuina. *Taulukossa 6* on esitetty vastanneiden jakautuminen sukupuolittain ja ikäluokittain.

*Taulukko 6. Vastaajien jakautuminen sukupuolittain ja ikäluokittain asukkaille suunnatussa Internet-kyselyssä.*

Ikäluokka	Naiset		Miehet		Ikäluokat	
	(kpl)	(%)	(kpl)	(%)	(kpl)	(%)
–14	3	60 %	2	40 %	5	0 %
15–19	31	74 %	11	26 %	42	2 %
20–24	134	75 %	45	25 %	179	10 %
25–29	238	76 %	77	24 %	315	17 %
30–34	184	70 %	79	30 %	263	14 %
35–39	200	72 %	76	28 %	276	15 %
40–44	182	69 %	82	31 %	264	14 %
45–49	152	72 %	60	28 %	212	11 %
50–54	104	66 %	54	34 %	158	8 %
55–59	72	64 %	40	36 %	112	6 %
60–64	23	59 %	16	41 %	39	2 %
65–69	3	75 %	1	25 %	4	0 %
70–74	2	67 %	1	33 %	3	0 %
75–79	1	100 %	0	0 %	1	0 %
80–	1	50 %	1	50 %	2	0 %
<b>Yhteensä</b>	<b>1330</b>	<b>71 %</b>	<b>544</b>	<b>29 %</b>	<b>1875</b>	<b>100 %</b>

Koska vastanneiden tietoja ei tutkimuksessa ole laajennettu kuvaamaan koko väestöä, on edellä esitetyt vahvat painottuneisuudet vastanneiden joukossa syytä pitää mielessä tuloksia tarkasteltaessa. Internet-kyselyssä kysymyksiin on ollut helpompi jättää vastaamatta kuin puhelinhaastattelussa. Tarkastelussa on otettu huomioon luonnollisesti vain kuhunkin kysymykseen vastanneet (= kaikki vastanneet).

#### *Kotitaloudet ja ajoneuvojen omistus*

Internet-kyselyyn vastanneista 24 % asui yhden hengen taloudessa, 33 % kahden, 18 % kolmen, 17 % neljän, 6 % viiden ja 1 % yli viiden hengen taloudessa. Jakauma vastaa mittaus-tarkkuuden rajoissa puhelinhaastattelun kotitalousjakaumaa eli yhden hengen taloudet lienevät tässäkin aliedustettuina kotitalouden koon todelliseen jakaumaan verrattuna.

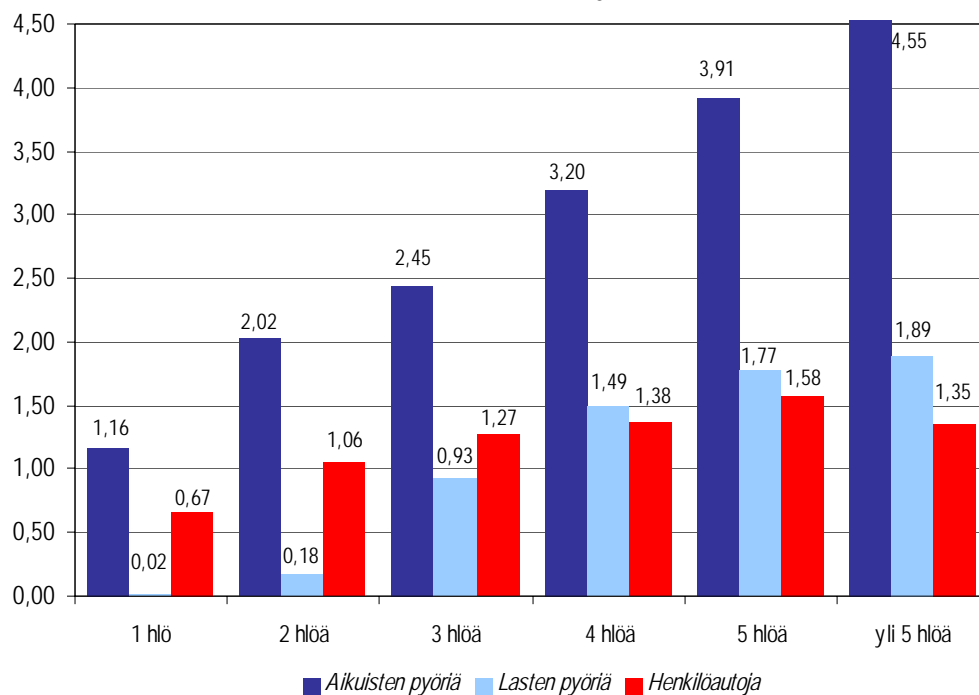
Yhden hengen talouksista 10 %:ssa ei ollut yhtään aikuisten tai nuorten polkupyörää (24” tai isompi), ja kahden hengen talouksissa vastaava osuus oli vain 4 %. Internet-kyselyssä näyttää kuitenkin tapahtuneen niin, että useammat ovat jättäneet kysymykseen vastaamatta kuin puhelinhaastattelussa. *Taulukossa 7* on esitetty aikuisten ja nuorten polkupyörien määrä kotitalouden koon mukaan. Internet-kysely tukee havaintoja, että taloudessa on yleisimmin yhtä paljon pyöriä kuin jäseniä ja perheeseen kasvaessa pyörämäärän hajonta kasvaa.

Tarkasteltaessa kotitalouksien eri ajoneuvojen omistusta keskimäärin havaitaan, että aikuisten pyöriä ja yli kolmihenkisissä talouksissa jopa lasten pyöriä on selvästi enemmän kuin henkilöautoja (*kuva 4*). Tästä voitaneen päätellä, että Internet-kyselyyn vastanneet ovat painottuneet aktiivipyöräilijöihin. *Taulukossa 8* on esitetty tarkemmin eri ajoneuvojen keskimääräiset määrät kotitalouden koon mukaan. Verrattaessa tietoja puhelinhaastattelun tai vuoden 1997 tutkimuksen arvoihin (*taulukko 5*) havaitaan, että Internet-kyselyssä pyörämäärä on kaiken kokoisissa talouksissa huomattavasti korkeampi: yli neljän hengen talouksissa on yli yksi pyörä keskimäärin enemmän.

*Taulukko 7. Aikuisten ja nuorten polkupyörien (24” tai isompi) määrä kotitalouden koon mukaan (kaikki vastanneet; Internet-kysely).*

Kotitalouden koko	0 pp	1 pp	2 pp	3 pp	4 pp	5 pp	6 pp
1 hlö	10 %	61 %	18 %	4 %	2 %	0 %	0 %
2 hlöä	4 %	20 %	53 %	13 %	4 %	1 %	1 %
3 hlöä	2 %	13 %	37 %	30 %	11 %	3 %	1 %
4 hlöä	0 %	6 %	30 %	18 %	34 %	8 %	3 %
5 hlöä	1 %	3 %	11 %	22 %	25 %	25 %	6 %
yli 5 hlöä	0 %	5 %	9 %	23 %	18 %	9 %	23 %

*Kotitalouksien keskimääräiset ajoneuvomäärät*



*Kuva 4. Aikuisten ja nuorten polkupyörien, lasten pyörien ja henkilöautojen omistus kotitalouden koon mukaan keskimäärin (kaikki vastanneet; Internet-kysely).*

Taulukko 8. Eri tyyppisten ajoneuvojen omistus kotitalouden koon mukaan keskimäärin (kaikki vastanneet; Internet-kysely).

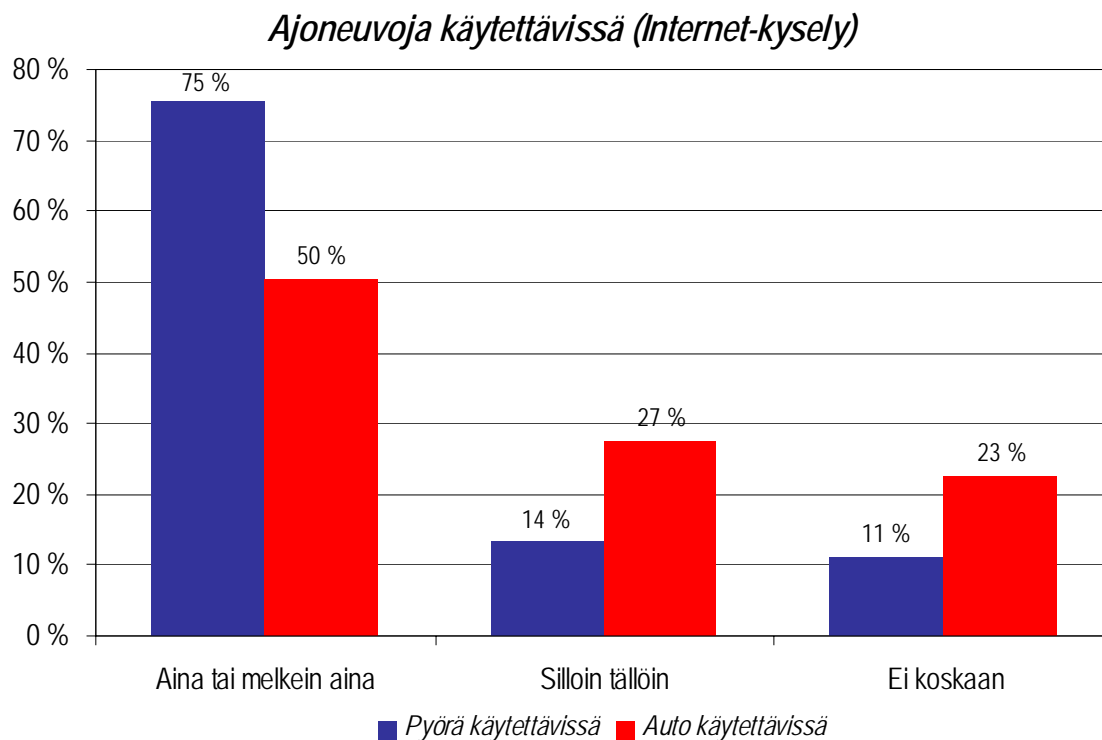
Kotitalouden koko	Polkupyöriä <sup>1)</sup>	Lasten pyöriä	Mopoja <sup>2)</sup>	H-autoja <sup>3)</sup>	Muita autoja
1 hlö	1,16	0,02	0,09	0,67	0,05
2 hlöä	2,02	0,18	0,27	1,06	0,21
3 hlöä	2,45	0,93	0,49	1,27	0,21
4 hlöä	3,20	1,49	0,40	1,38	0,16
5 hlöä	3,91	1,77	0,31	1,58	0,33
yli 5 hlöä	4,55	1,89	0,47	1,35	0,31

<sup>1)</sup> Aikuisten ja nuorten polkupyöriä (24" tai isompia) <sup>2)</sup> Mopoja tai moottoripyöriä <sup>3)</sup> Henkilöautoja

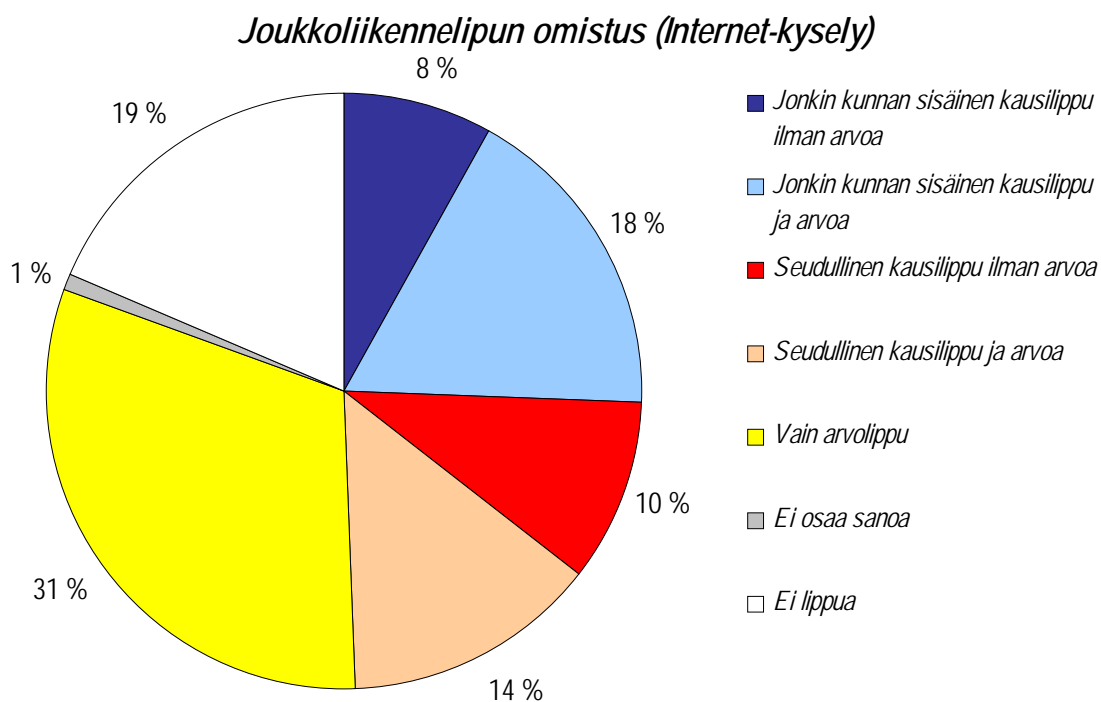
### Ajoneuvoja käytettävissä ja joukkoliikenteen lippu

Internet-kyselyyn vastanneista 18 vuotta täyttäneistä 86 %:lla oli henkilöauton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti eli osuus on puhelinhaastattelua ja vertailututkimuksia korkeampi. Vastaavasti 18 vuotta täyttäneistä 75 %:lla oli pyörä käytössään aina tai melkein aina, kun taas auto oli käytössä aina tai melkein aina vain 50 %:lla (kuva 5). Alle 18 vuotiaista (n = 24) 88 %:lla oli pyörä käytettävissään aina tai melkein aina ja 8 %:lla silloin tällöin. Edeltävä näyttää tukevan oletusta, että Internet-kyselyyn vastanneet ovat tavallista aktiivisempia pyöräilijöitä.

Kaikista Internet-kyselyyn vastanneista neljällä viidestä oli käytössään joukkoliikennelippu, mikä on huomattavasti enemmän kuin puhelinhaastattelussa tai vertailututkimuksissa. Tähän vaikuttanee vastaajien naispainotteisuus. Joukkoliikenne lipun omistaneista 39 %:lla oli pelkkä arvolippu, 22 %:lla pelkkä kausilippu (sisäinen tai seudullinen) ja 39 %:lla arvo- ja kausilippu (kuva 6).



Kuva 5. Pyörä tai auto käytettävissä (18 vuotta täyttäneet; Internet-kysely).



Kuva 6. Joukkoliikennelipun omistus (kaikki vastanneet; Internet-kysely).

### 3.3 Asiantuntija- ja päättäjäkysely

Asiantuntijoilta ja päättäjiltä ei kysytty taustatietoja vastaavalla laajuudella kuin asukkailta. Kyselyn otoksessa oli 300 päättäjää ja 65 asiantuntijaa. Näistä 130 päättäjää (43 %) ja 48 asiantuntijaa (74 %) vastasi kyselyyn. Yhteensä vastauksia tuli siis 178 ja keskimääräinen vastausprosentti oli 49 %, mikä on varsin korkea. Taulukossa 9 on esitetty päättäjien ja asiantuntijoiden jakautuminen asuinkunnittain.

Taulukko 9. Kyselyyn vastanneiden päättäjien ja asiantuntijoiden jakautuminen sekä päättäjien vastausprosentti asuinkunnittain.

Asuinkunta	Päättävä		Asiantuntija
Helsinki	38	39 %	15
Espoo	36	42 %	8
Kauniainen	13	36 %	4
Vantaa	43	54 %	9
Ei tietoa	0	-	12
<b>Yhteensä</b>	<b>130</b>	<b>43 %</b>	<b>48</b>



## 4 TULOKSET – JALANKULKU

### 4.1 Yleistä jalankulusta

#### *Jalankulkijatyypit*

Tieliikennelainsäädännössä jalankulkijalla tarkoitetaan jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa.

Odotetusti lähes kaikki puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneista ovat jalankulkijan perusroolissa eli kävelijänä ainakin silloin tällöin. Hölkkääjinä tai juoksijoina kulkee jalan noin kolmannes vastanneista, hiihtäjinä 20–26 % ja sauvakävelijöinä 25–28 %. Rullaluistelijoina ja lastenvaunujen kuljettajia on suunnilleen saman verran 13–14 %. Muut jalankulkijaryhmät ovat selvästi pienempiä, prosenttien parin suuruisia (*taulukko 10*).

*Taulukko 10. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden jalankulkijaroolit.*

Missä rooleissa itse olette jalankulkijana ainakin silloin tällöin?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	(kpl)	(%)	(kpl)	(%)
Kävelijä	991	99 %	1 844	98 %
Hölkkääjä tai juoksija	345	34 %	604	32 %
Hiihtäjä	261	26 %	372	20 %
Sauvakävelijä	251	25 %	518	28 %
Rullaluistelijä	134	13 %	271	14 %
Lastenvaunujen kuljettaja	128	13 %	258	14 %
Potkukelkkailija	19	2 %	24	1 %
Potkulautailija	18	2 %	16	1 %
Muutoin liikuntaesteinen	12	1 %	18	1 %
Rollaattorin käyttäjä	10	1 %	5	0 %
Pyörätuolin käyttäjä	7	1 %	10	1 %
Rullalautailija	7	1 %	5	0 %
Vastaajia yhteensä	1 006		1 875	

#### *Jalankulun motiivit*

Jalankulun syistä selvästi tärkeimmiksi nousivat ulkoilu ja luonnosta nauttiminen sekä kuntoilu tai terveys. Sekä puhelinhaastatteluun että Internet-kyselyyn vastanneista yli yhdeksän kymmenestä piti em. tekijöitä erittäin tärkeinä tai tärkeinä syinä jalankulkuun. Vastaajista noin kaksi kolmannesta piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä syynä jalankulun mukavuutta ja helppoutta, ja 58–73 % nopeutta lyhyillä matkoilla. Noin puolet piti jalankulun halpuutta tärkeänä tai erittäin tärkeänä syynä. Vain vajaalle kolmannekselle vastanneista erittäin tärkeä tai tärkeä syy oli se, ettei ollut muuta mahdollisuutta kuin kulkea jalan. *Taulukossa 11* on esitetty jalankulun motiivien arvosanojen keskiarvot ja kutakin tekijää erittäin tärkeänä tai tärkeänä pitäneiden osuudet eri kyselyissä. *Kuvissa 7 ja 8* on osatutkimuksittain esitetty eri motiivien saamat arvot.

Vastaajilta kysyttiin myös muita mahdollisia tärkeitä syitä jalan kulkemiseen. Ylivoimaisesti useimmiten mainittiin koiran (tai muun kotieläimen) ulkoiluttaminen: puhelinhaastattelussa

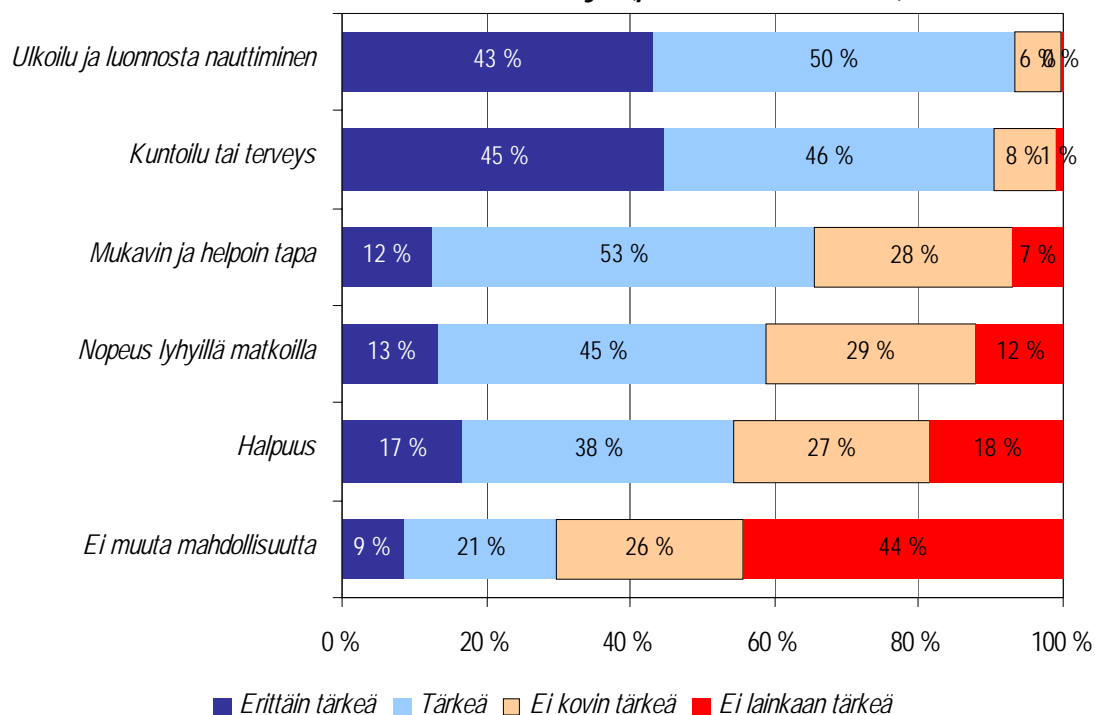
sitä korosti 35 (3 %) vastaajaa ja Internet-kyselyssä 22 (1 %). Ekologisuus, luontoystävällisyys, saasteettomuus yms. elämäkatsomukselliset syyt mainitsi puhelinhaastattelussa 19 (2 %) vastaajaa ja Internet-kyselyssä 21 (1 %). Puhelinhaastattelussa usein mainittiin myös hauskuus ja hyvä olo (22 vastaajaa, 2 %) sekä ihmisten tapaaminen ja muu sosiaalinen kanssakäyminen (11 vastaajaa, 1 %). Muita mainittuja syitä olivat esim. hankaluudet joukkoliikenteen tai auton käytössä (aikataulut, pysäköinti), lyhyet etäisyydet (työ, asiointi), lasten kanssa ulkoilu sekä ylipäänsä raikkaan ilman ja liikunnan tarve. Muutamat pitivät tärkeänä myös kävelyn vapautta ja joustavuutta.

Taulukko 11. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden motiivit jalan kulkemiseen (kaikki vastanneet).

Miten tärkeitä ovat seuraavat syyt jalan kulkemiseen?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä syy (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä syy (%)
Ulkoilu ja luonnosta nauttiminen	3,4	93 %	3,5	93 %
Kuntoilu tai terveys	3,3	91 %	3,4	90 %
Mukavin ja helpoin tapa	2,7	65 %	2,7	62 %
Nopeus lyhyillä matkoilla	2,6	58 %	2,9	73 %
Halpuus	2,5	55 %	2,5	50 %
Ei muuta mahdollisuutta	1,9	30 %	2,0	27 %

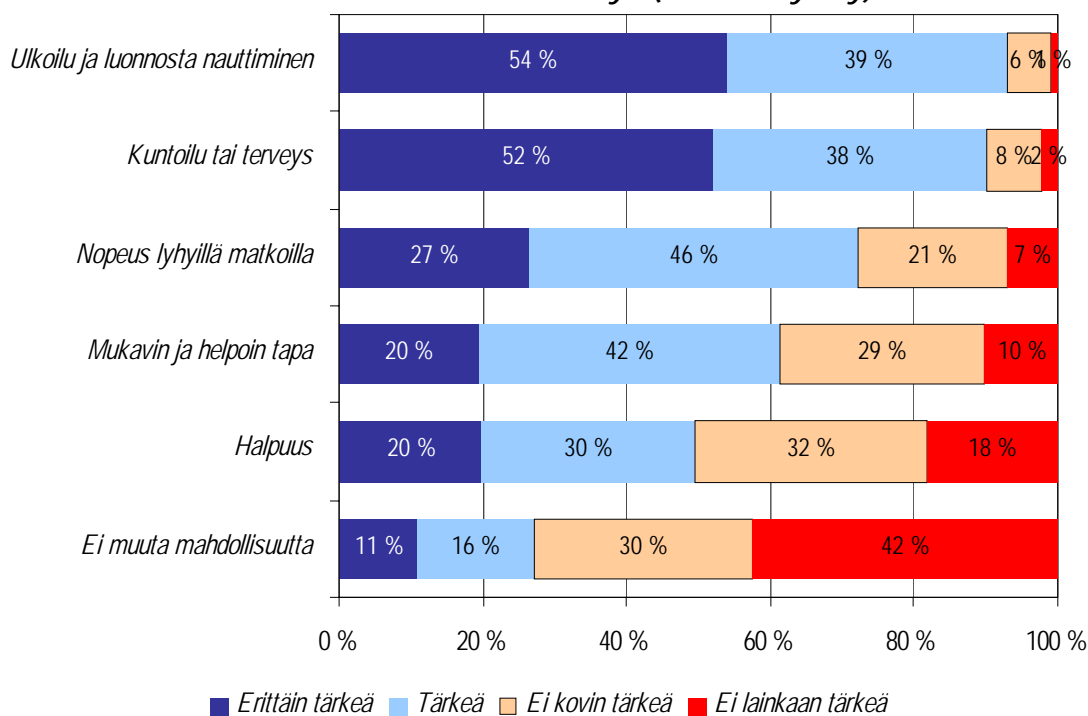
<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

### Jalankulun motiivien tärkeys (puhelinhaastattelu)



Kuva 7. Jalankulun motiivien tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu).

### Jalankulun motiivien tärkeys (Internet-kysely)



Kuva 8. Jalankulun motiivien tärkeys (kaikki vastanneet; Internet-kysely).

### Jalankulun edistämiskeinot

Jalankulun edistämiskeinoista tärkeimmiksi nousivat lasten liikennekasvatuksen lisääminen, jalkakäytävien ja kävelyteiden rakentaminen, talvikunnossapidon parantaminen sekä jalankulun liikenneturvallisuuden parantaminen (taulukko 12). Yhdeksän kymmenestä vastaajasta piti näitä keinoja erittäin tärkeinä tai tärkeinä. Vähiten tärkeinä keinoina pidettiin korotettujen suojateiden ja risteysalueiden rakentamista, kävelykeskustojen ja -alueiden rakentamista sekä jalankulkureittien viihtyisyyden parantamista. Näitä kuitenkin piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä vajaa kaksi kolmannesta vastaajista eli vähiten tärkeätkään keinot eivät ole merkityksettömiä. Puhelinhaastattelun ja Internet-kyselyn tärkeysjärjestyksissä ei ole suuria eroja. Jakaumissa ei myöskään ole merkittäviä kunnittaisia eroja.

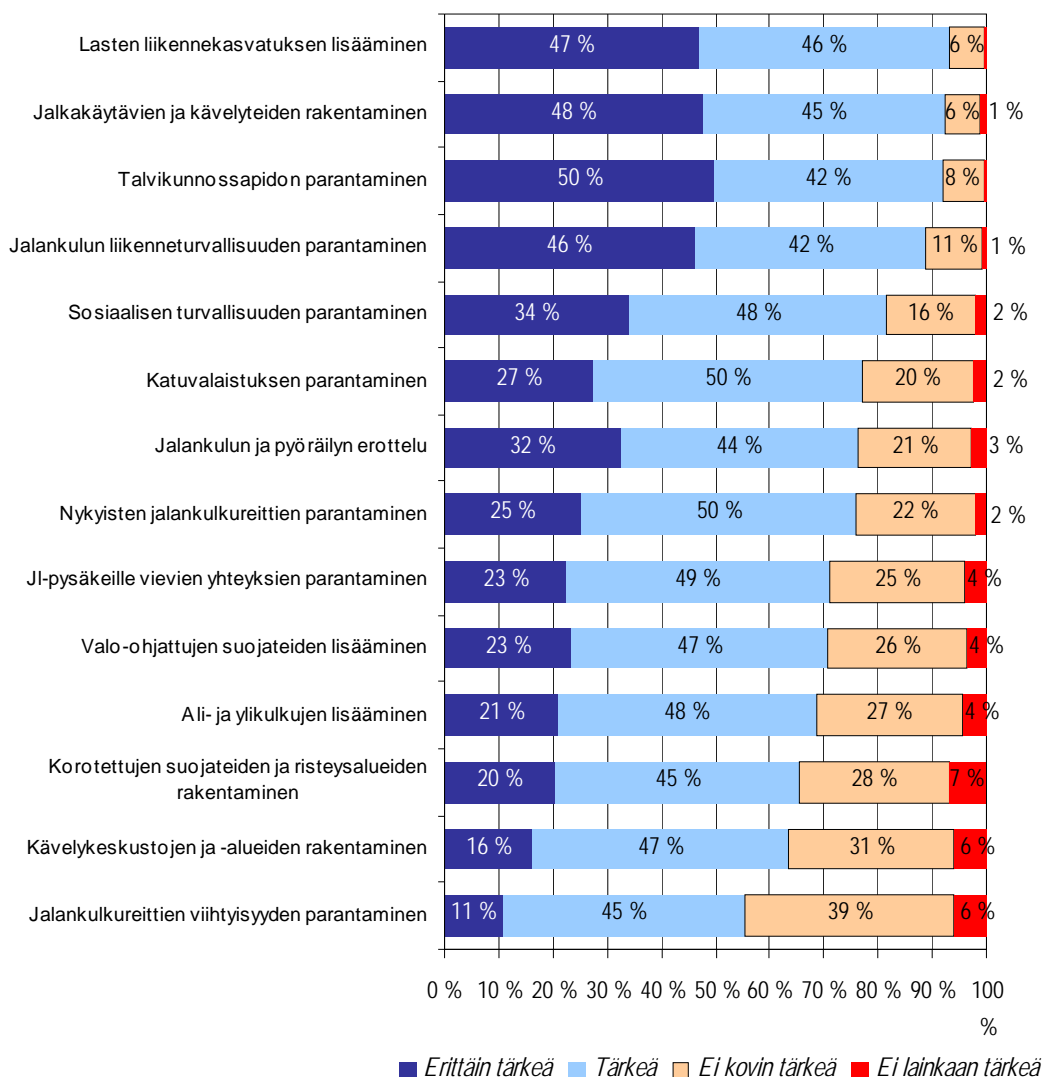
Jalankulun edistämiskeinoja koskevissa avoimissa vastauksissa korostui ylivoimaisesti liikennekulttuurin merkitys. Puhelinhaastattelun vastaajista 43 (4 % kaikista vastaajista) ja Internet-kyselyn vastaajista 42 (2 % kaikista vastaajista) toivoi parempaa liikennekäyttämistä ja sääntöjen noudattamista, etenkin autoilijoilta ja pyöräilijöiltä. Häiritseviksi koettiin mm. ajonopeudet, pyörien ohitusnopeudet, molempien jalkakäytävillä ajaminen sekä mopoilijoiden käyttäytyminen. Jalankulkureittien erottamista pyöristä ja mopoista toivoi puhelinhaastattelussa 20 vastaajaa (2 %) ja Internet-kyselyssä 8 vastaajaa (0 %). Muita jommassakummassa osatutkimuksessa 5–10 vastaajan esille ottamia asioita olivat erilaiset kalustolisäykset (roskalahatit, koiraroskalahatit, penkit), toispuoleinen hiekoittaminen talvisin, suojateiden merkintöjen ja sijoittelun parantaminen, puhtaanapidon (lasinsirut, keväthiekat) parantaminen ja näkemäesteiden poistaminen.

Taulukko 12. Jalankulun edistämiskeinojen tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu ja Internet-kysely).

Miten tärkeitä jalankulun edellytysten parantamisessa ovat mielestänne seuraavat keinot?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)
Lasten liikennekasvatuksen lisääminen	3,4	93 %	3,4	90 %
Jalkakäytävien ja kävelyteiden rakentaminen	3,4	93 %	3,5	93 %
Talvikunnossapidon parantaminen (auraus, hiekoitus)	3,4	92 %	3,5	93 %
Jalankulun liikenneturvallisuuden parantaminen	3,3	88 %	3,5	92 %
Jalankulun sosiaalisen turvallisuuden parantaminen (esim. rikoksen uhan vähentäminen)	3,1	82 %	3,2	78 %
Katuvalaistuksen parantaminen	3,0	77 %	3,2	82 %
Jalankulun ja pyöräilyn erottelu	3,1	76 %	3,0	70 %
Nykyisten jalankulkureittien parantaminen (suoruus, jatkuvuus, tasaisuus)	3,0	75 %	3,2	84 %
Joukkoliikennepysäkeille vievien yhteyksien parantaminen	2,9	72 %	3,1	79 %
Valo-ohjattujen suojateiden lisääminen	2,9	70 %	2,8	63 %
Ali- ja ylikulkujen lisääminen	2,9	69 %	2,9	67 %
Korotettujen suojateiden ja risteysalueiden rakentaminen	2,8	65 %	2,8	61 %
Kävelykeskustojen ja -alueiden rakentaminen	2,7	63 %	2,8	60 %
Jalankulkureittien viihtyisyyden parantaminen esim. istutuksin, penkein tai katukiveyksillä	2,6	56 %	2,7	59 %

<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

### Jalankulun edistämiskeinojen tärkeys (puhelinhaastattelu)



Kuva 9. Jalankulun edistämiskeinojen tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu).

## 4.2 Virkistysjalankulku

### Ulkoilu

Lähes kaksi kolmännestä puhelinhaastatteluun vastanneista ja yli puolet Internet-kyselyyn vastanneista ulkoilee kävellen tai hölkäten kesällä päivittäin tai lähes päivittäin (kuva 10). Talvella päivittäin tai lähes päivittäin liikkuu 46 % puhelinhaastatteluun ja 37 % Internet-kyselyyn vastanneista. Pari kolme kertaa kuussa tai harvemmin ulkoilee kesällä vain 4–6 % ja talvellakin 8–11 %.

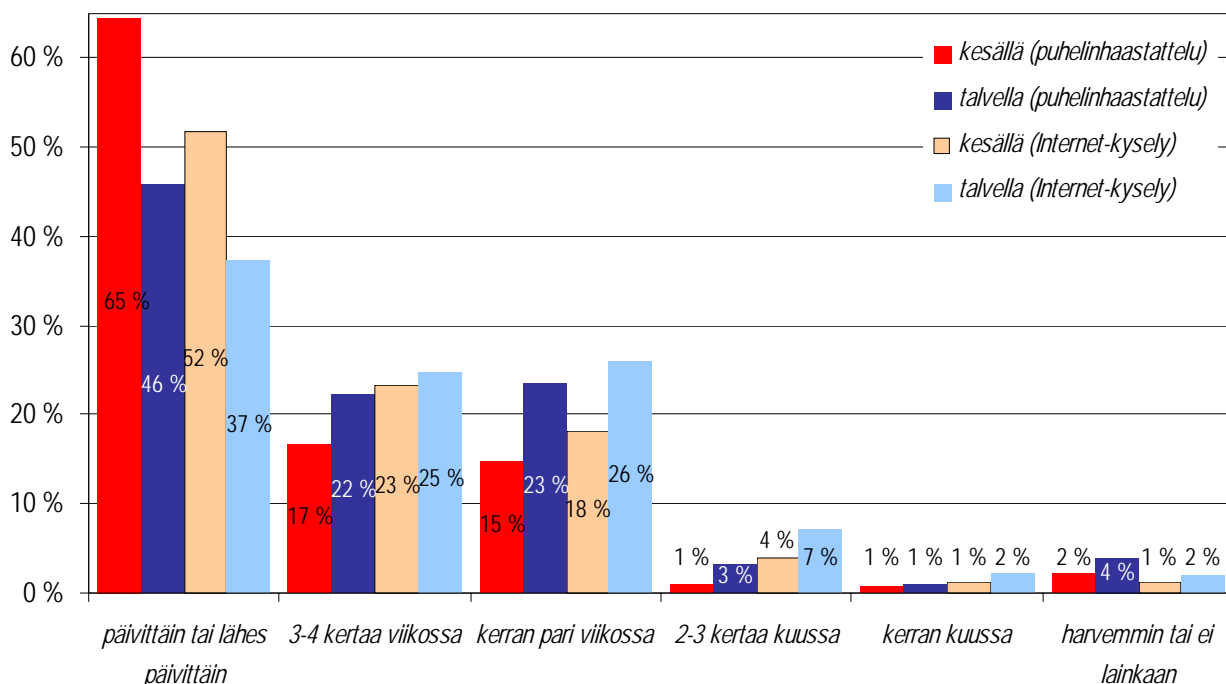
Ulkoilun edistämiskeinoista selvästi tärkeimpänä pidettiin talvikunnossapidon parantamista: vastanneista 89–91 % piti keinoa erittäin tärkeänä tai tärkeänä (taulukko 13). Tärkeinä keinoina erottuivat selvästi myös valaistuksen lisääminen (76–83 %) sekä nykyisten reittien parantaminen ja peruskorjausten tekeminen (75–86 %). Vähiten tärkeinä keinoina pidettiin asuinalueiden kävely-ympäristöjen viihtyisyyden parantamista (57–59 %) ja uusien reittien rakentamista viheralueille (54–62 %).

Erityisesti puhelinhaastattelun ulkoilun edistämiskeinoja koskevissa avoimissa vastauksissa yhdeksi teemaksi nousivat koirien ulkoilutusta koskevat kysymykset, joihin otti kantaa 12 vastaajaa (1 % ulkoilun edistämiskysymykseen vastanneista). Koirien ulkoiluttajat toivoivat mm. koiraroskiksia, tietoa koirien ulkoilutusmahdollisuuksista ja parempia merkintöjä talutuskelloista. Muut toivoivat koiria pois pururadoilta ja jätösten keräämisen valvontaa. Puhutaana- ja kunnossapidon saralta muutamia kannatusääniä keräsivät yleisestä puhtaanapidosta ja siisteydestä huolehtiminen, roskisten lisääminen ja hiekkojen nopea putsaaminen keväällä.

Talvisiin ulkoilureitteihin otti kantaa pari vastaajaa puhelinhaastatteluissa ja kuusi Internet-kyselyssä. Vastauksissa toivottiin, että kävelijöille jäisi talvisin reittejä (ml. metsäreittejä), joilla voisivat ulkoilla sauvakävelijät, koirien ulkoiluttajat ja muut, jotka eivät hiihdä. Latuja ehdotettiin myös sijoitettaviksi pelloille kävelyreittien sijaan. Muutama vastaajaa Internet-kyselyssä toivoi hiekoituksen vähentämistä talvisin, jotta reiteillä pääsisi liikkumaan mm. potkukelkalla.

Puhelinhaastatteluissa nousi esiin tiedotuksen tarve (14 vastaajaa). Tiedotuskanavista erityisesti paikallis- ja ilmaisjakelulehtien merkitystä haluttiin lisätä. Sisältötoiveita olivat mm. puistoalueiden ja ulkoilureittien esittelyt, pyörätiet, liikennesäännöt ja -käyttäytyminen ja terveyskasvatus.

### Ulkoilu kävellen tai hölkäten



Kuva 10. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden ulkoilutiheys kesällä ja talvella (kaikki vastanneet).

Taulukko 13. Ulkoilun edistämiskeinojen tärkeys (vähintään kerran kuussa ulkoilevat; puhelinhaastattelu (n=989) ja Internet-kysely (n≈1 840)).

Miten tärkeitä ulkoilun edellytysten parantamisessa ovat mielestänne seuraavat keinot?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)
Talvikunnossapidon parantaminen (auraus, hiekotus)	3,3	89 %	3,5	91 %
Valaistuksen lisääminen	3,0	76 %	3,2	83 %
Nykyisten reittien parantaminen ja peruskorjausten tekeminen	2,9	75 %	3,1	86 %
Opastuksen ja viitoituksen parantaminen	2,7	60 %	2,9	67 %
Reiteistä tiedottamisen lisääminen	2,6	60 %	2,8	64 %
Asuinalueiden kävely-ympäristöjen viihtyisyyden parantaminen (esim. istutuksin, taideteoksin, penkein)	2,6	57 %	2,7	59 %
Uusien reittien rakentaminen viheralueille	2,6	54 %	2,8	62 %

<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

### Rullaluistelu

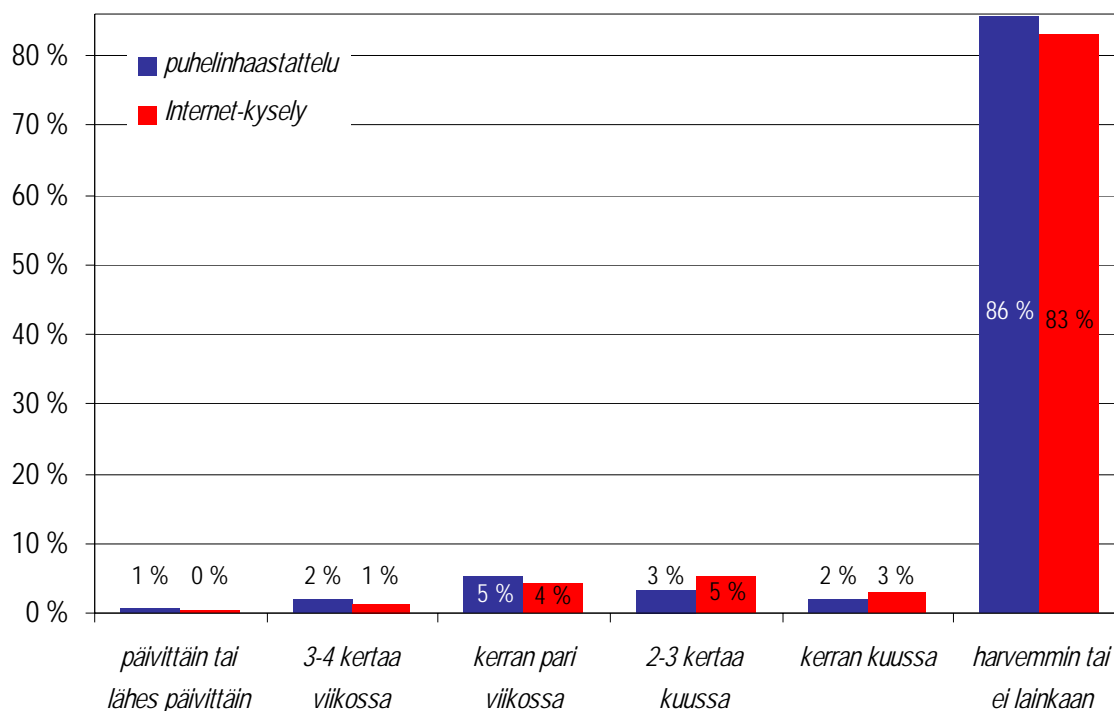
Vain vajaa viidennes puhelinhaastatteluun tai Internet-kyselyyn vastanneista rullaluistelee kesällä. Luistelijoista useimmat rullailevat pari kolme kertaa kuussa tai kerran pari viikossa. Noin prosentti vastaajista rullaluistelee päivittäin (kuva 11).

Rullaluistelun edistämiskeinoista ylivoimaiset voittajat ovat katujen hyvä puhtaanapito (97–99 % vastanneista pitää erittäin tärkeänä tai tärkeänä) ja asfalttipintojen parantaminen (93–96 %) (taulukko 14). Vähiten tärkeänä pidettiin asvaltoitujen reittien rakentamista viheralueiden poikki (55–56 %).

Puhelinhaastattelun rullaluistelun edistämistä koskevissa avoimissa vastauksissa kiinnitettiin huomiota erityisesti katutöiden järjestelyihin (merkinnät ja varoitukset, tiedotus, jälkien siivoaminen), jotka mainitsi viisi vastaajaa (3 % rullaluistelun edellytysten parantamista koskevaan kysymykseen vastanneista). Ehjää ja tasaista asfalttipintaa kaipasi puhelinhaastatteluissa neljä vastaajaa (3 %), samoin omia rullaluisteluväyliä (erityisesti vilkkaille alueille). Muutama vastaaja toivoi leveämpiä kevyen liikenteen väyliä, nykyistä parempaa tiedotusta rullaluistelu-reiteistä ja liikennesääntöjen esiintuomista (väistämisvelvollisuus, rullailijan suhde jalankulkijaan).

Internet-kyselyn avoimissa vastauksissa toivottiin hyvien näkemien varmistamista, kevyen liikenteen väylien kuivatuksen parantamista (ei lammikoita), selkeää jalankulun ja pyöräilyn erottelua sekä reunakivien madaltamista. Myös omat reitit ja leveämmät väylät mainittiin. Pitkämatakaisten reittien opastusta toivottiin parannettavan mm. siten, että viheralueita kiertävät reitit opastettaisiin. Internet-kyselyn avoimet vastaukset olivat enimmäkseen yhden tai kahden henkilön ajatuksia.

### Rullaluistelu



Kuva 11. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden rullaluistelu-  
tiheys kesällä (kaikki vastanneet).

Taulukko 14. Rullaluistelun edistämiskeinojen tärkeys (vähintään kerran kuussa rullaluistelevat; puhelinhaastattelu (n=144) ja Internet-kysely (n≈310)).

Miten tärkeitä rullaluistelun edellytysten parantamisessa ovat mielestänne seuraavat keinot?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)
Katujen hyvä puhtaanapito	3,5	99 %	3,7	97 %
Asfalttipintojen parantaminen	3,5	93 %	3,7	96 %
Pienten tasoerojen (reunakivet, nop-pakiveykset) vähentäminen	3,1	77 %	3,3	85 %
Ali- ja ylikulkujen rakentaminen	3,0	72 %	3,1	77 %
Asvaltoitujen reittien rakentaminen viheralueidenkin poikki	2,6	56 %	2,7	55 %

<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.



## Hiihto

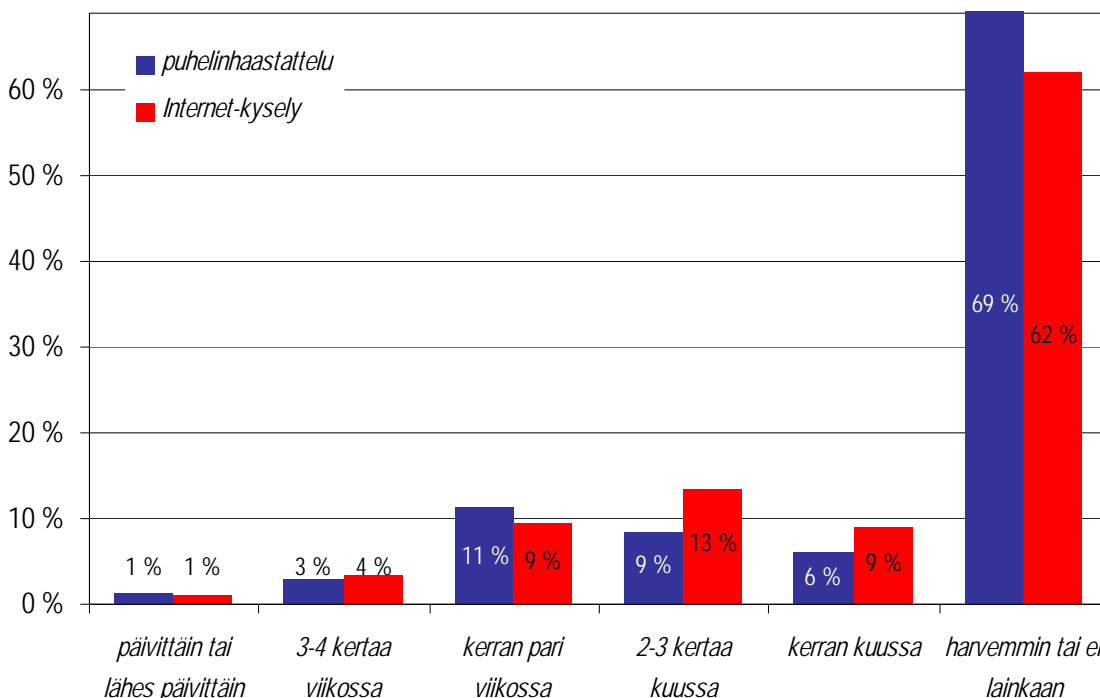
Noin kolmannes puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneista hiihtää talvisin. Useimmat hiihtävät pari kolme kertaa kuussa tai hiukan useammin tai harvemmin. Päivittäin hiihtäviä on vain noin prosentti vastanneista (kuva 12). Internet-kyselyyn vastanneet hiihtävät hieman puhelinhaastatteluun vastanneita enemmän.

Hiihtämisen edistämiskeinoista selvästi tärkeimmäksi nousi latujen ylläpito ja kunnostus, jota 94 % sekä puhelinhaastatteluun että Internet-kyselyyn vastanneista piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä (taulukko 15). Varsin tärkeinä pidettiin myös yhdyslatujen lisäämistä asuinalueilta hiihtopaikoille (73–81 %) sekä valaistuksen lisäämistä (73–77 %). Reilu kolmannes piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä taukopaikkojen lisäämistä latujen läheisyyteen.

Avoimissa vastauksissa nousi esille hiihtäjien ja toisaalta koiranulkoiluttajien ja muiden lenkkeilijöiden välinen kiista: jalankulku ja koirat haluttiin laduilta pois. Puhelinhaastattelussa asiaa koskevia kommentteja tuli kahdeksan (3 % hiihtämistä koskeviin kysymyksiin vastanneista) ja Internet-kyselyssä kymmenen (1 %). Rakentavia ehdotuksia olivat erillisten reittien varaaminen kävelijöille ja hiihtäjille sekä koiralatuksen erottaminen niille, jotka haluavat hiihtää koiran kanssa. Urheiluhiitäjien ja toisaalta lasten erilliset reitit nousivat esiin erityisesti puhelinhaastattelussa (7 kommenttia eli 2 %). Samalla toivottiin latukäytöksestä tiedottamista.

Muita huomioita olivat mm. hiekka ym. haitalliset roskat laduilla, keinolumentuksen tarve, kadunylitysten hankaluus ja turvattomuus (hiekoitus), ladut järvillä ja merellä (myös virtapaikkojen merkintä), kelinmukainen ajantasainen tiedotus latujen kunnosta, hiihtosuuntien merkinnät, parempi opastus ja viitoitus sekä vammaistiedotus. Lisäksi toivottiin parannettavan pysäköintimahdollisuuksia latulenkkiä läheisyydessä ja joukkoliikenneyhteyksiä niille.

## Hiihto



Kuva 12. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden hiihtämistiheys talvella (kaikki vastanneet).

Taulukko 15. Hiihtämisen edistämiskeinojen tärkeys (vähintään kerran kuussa hiihtävät; puhelinhaastattelu (n=310) ja Internet-kysely (n≈700)).

Miten tärkeitä hiihtämisen edellytysten parantamisessa ovat mielestänne seuraavat keinot?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)
Latujen ylläpito ja kunnostus	3,3	94 %	3,5	94 %
Yhdyslatujen lisääminen asuinalueilta hiihtopaikoille	2,9	73 %	3,1	81 %
Valaistuksen lisääminen	2,9	73 %	3,1	77 %
Eri latujen tekeminen eri hiihtotyyleille	2,9	71 %	2,9	69 %
Omien harjoittelulaturien tai -paikkojen varaaminen lapsille	2,8	69 %	2,8	62 %
Tiedotuksen lisääminen laduista	2,7	63 %	2,9	70 %
Uusien latulenkkin tekeminen	2,6	56 %	2,8	59 %
Pitkämatkaisen latuverkon parantaminen	2,5	52 %	2,7	58 %
Taukopaikkojen lisääminen latujen läheisyydessä	2,3	36 %	2,3	37 %

<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

## 5 TULOKSET – PYÖRÄILY

### 5.1 Yleistä pyöräilystä

#### *Yleisiä tietoja*

Puhelinhaastatteluun vastanneista 79 % ja Internet-kyselyyn vastanneista 87 % pyöräilee ainakin joskus. Selvä enemmistö vastanneista harrastaa yleistä hyötypyöräilyä, kuten ostos-, asiointi- ja harrastuskohteisiin pyöräilyä. Puhelinhaastatteluun vastanneista 49 % ja Internet-kyselyyn vastanneista 69 % oli hyötypyöräilijöitä (*taulukko 16*). Pyöräretkeily ja muu virkistyspyöräily (42–48 %) sekä työmatkojen ulkopuolinen kuntopyöräily (30–33 %) ovat myös yleisiä. Työmatkapyöräilijöitä on 27–43 %. Tutkimuksen pyöräilyä muut koskevat kysymykset esitettiin vain niille, jotka tässä kysymyksessä vastasivat jotain muuta kuin ”En pyöräile lainkaan.” Näitä kutsutaan seuraavassa pyöräilijöiksi.

Puhelinhaastatteluun vastanneista pyöräilijöistä (n = 798) 85 % pyöräilee kesällä kerran viikossa tai useammin ja likimain samoin 84 % ei talvisin pyöräile juuri lainkaan (*kuva 13*). Internet-kyselyyn vastanneista pyöräilijöistä (n = 1 633) pyöräilee kesällä kerran viikossa tai useammin 81 % ja talvella puolestaan 73 % ei pyöräile juuri ollenkaan. Kunnittaisesta vertailusta (*kuva 14*) havaitaan, että espoolaiset pyöräilevät hieman harvemmin kuin muut.

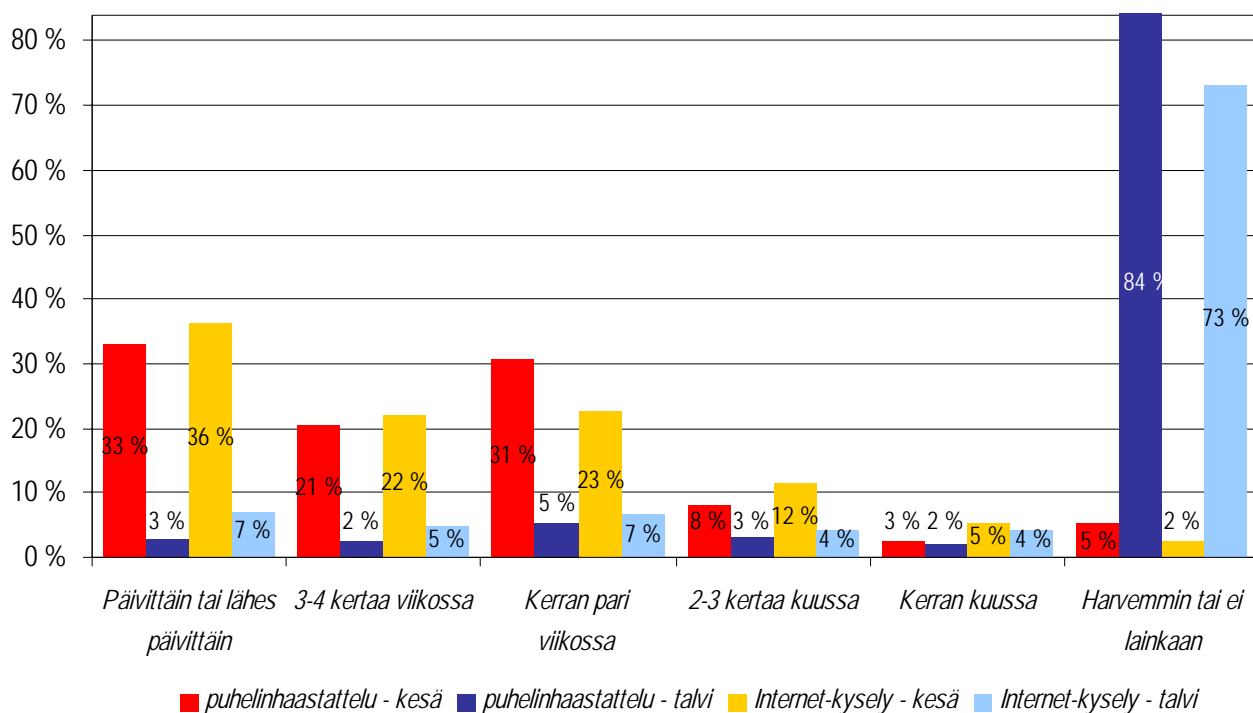
Koko väestöön suhteuttaen puhelinhaastattelun mukaan 66 % pääkaupunkiseutulaisista (n = 1 006) pyöräilee kesällä vähintään kerran viikossa ja 25 % pyöräilee tuskin lainkaan. Vastaavasti talvella 88 % väestöstä ei pyöräile juuri lainkaan ja 8 % pyöräilee vähintään kerran viikossa. Vuoden 1997 pyöräilytutkimuksessa väestöstä päivittäin pyöräili 30 %, muutama päivänä viikossa 24 % ja kerran viikossa 26 % (yhteensä 80 %). Vastaajista 18 % ei pyöräillyt koskaan (YTV 1998). Vertailun mukaan kokonaan pyöräilemättömien osuus olisi lievästi noussut. Vuoden 1997 pyöräilytutkimuksessa 78 % pyöräilijöistä ei pyöräillyt talvella, kun vastaava osuus puhelinhaastattelussa oli nyt 84 %.

Pyöräilijöiltä kysyttiin, lisäisivätkö he pyöräilyään talvella hyvissä sääoloissa, jos pyörätieverkko olisi hyvässä kunnossa. Puhelinhaastatteluun vastanneista pyöräilijöistä (n = 798) 16 % lisäisi talvipyöräilyään huomattavasti, 32 % jonkin verran ja 51 % ei lainkaan. Internet-kyselyyn vastanneista pyöräilijöistä (n = 1 633) 21 % lisäisi talvipyöräilyään huomattavasti, 37 % jonkin verran ja 30 % ei lainkaan. Internet-kyselyyn vastanneista 11 % ja puhelinhaastatteluun vastanneista 2 % ei osannut sanoa kantaansa. Internet-kyselyyn vastanneet ovat valmiimpia lisäämään talvipyöräilyään kuin puhelinhaastatteluun vastanneet. Vuoden 1997 pyöräilytutkimuksessa pyöräilijöistä 7 % oli valmis lisäämään talvipyöräilyään huomattavasti em. ehdoin, 29 % jonkin verran ja 50 % ei lisäisi (YTV 1998). Halukkuus talvipyöräilyn lisäämiseen em. ehdoilla näyttäisi näin hieman kasvaneen.

Taulukko 16. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden pyöräilijäroolit.

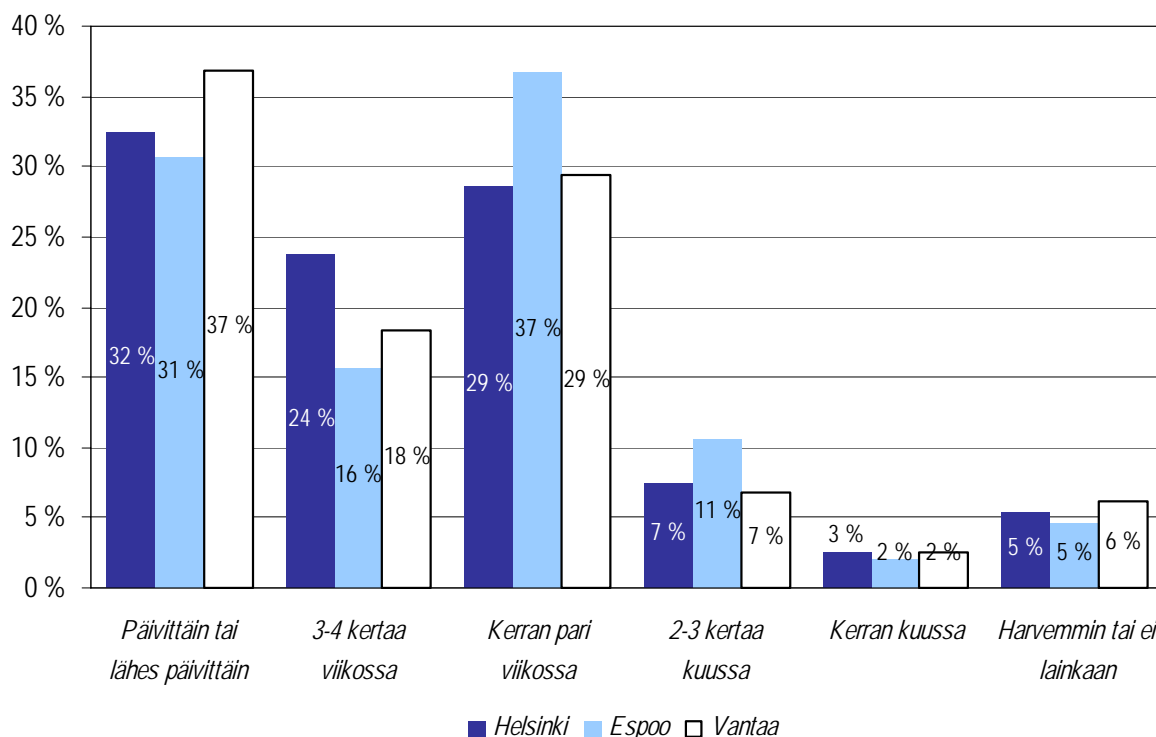
Mitä pyöräilylajeja harrastatte?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	(kpl)	(%)	(kpl)	(%)
Työmatkapyöräilyä	275	27 %	807	43 %
Muuta hyötypyöräilyä (esim. ostos-, asiointi- ja harrastuskoh-teisiin)	492	49 %	1294	69 %
Kuntopyöräilyä (työmatkojen ulkopuolella)	297	30 %	619	33 %
Pyöräretkeilyä ja muuta virkis-tyspyöräilyä	423	42 %	897	48 %
Maastopyöräilyä	55	5 %	159	8 %
Muu	1	0 %	17	1 %
En osaa sanoa	5	0 %	0	0 %
<i>Pyöräilijöitä yhteensä</i>	<i>798</i>	<i>79 %</i>	<i>1 633</i>	<i>87 %</i>
En pyöräile lainkaan	208	21 %	242	13 %
Vastaaajia yhteensä	1 006		1 875	

### Polkupyöräilytiheys



Kuva 13. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden pyöräilijöiden pyöräilytiheys kesällä ja talvella.

### Pyöräilytiheys kunnittain kesällä (puhelinhaastattelu)



Kuva 14. Puhelinhaastatteluun vastanneiden pyöräilytiheys kesällä kunnittain (pyöräilijät  $n=798$ , pois lukien kauniaislaiset  $n=8$ ).

Vuoden 2003 alussa tuli voimaan laki, jonka mukaan pyöräilykypärää pitää yleensä käyttää (käyttösuositus). Tutkimuksessa kysyttiin, onko tämä vaikuttanut vastaajan pyöräilykypärän käyttöön tai pyöräilyyn. Puhelinhaastatteluun vastanneista pyöräilijöistä vain 10 % sanoi suosituksen vaikuttaneen kypäränkäyttöön huomattavasti ja toiset 10 % jonkin verran. Sen sijaan 53 % vastasi, ettei suositus ole vaikuttanut lainkaan heidän kypäränkäyttöön. Pyöräilijöistä 26 % oli käyttänyt kypärää aiemminkin. Vastaavasti Internet-kyselyyn vastanneista pyöräilijöistä 11 % totesi suosituksen vaikuttaneen kypäränkäyttöön huomattavasti, 13 % jonkin verran ja 44 % ei lainkaan. Heistä 31 % oli käyttänyt kypärää aiemminkin.

Kypäränkäyttösuosituksen vaikutukset pyöräilyyn ovat molempien osatutkimusten mukaan vieläkin vähäisemmät: puhelinhaastatteluissa 97 % ja Internet-kyselyssä 95 % pyöräilijöistä totesi, ettei suositus ole vaikuttanut lainkaan heidän pyöräilyynsä. Puhelinhaastattelussa vain yksi prosentti pyöräilijöistä arveli suosituksen vaikuttaneen jonkin verran pyöräilyynsä ja Internet-kyselyssä 3 %. Internet-kyselyssä yksi prosentti arveli suosituksen vaikuttaneen huomattavasti.

Pyöräilijöiltä kysyttiin myös arvioita vuotuisesta pyöräilyosuudesta. Puhelinhaastattelussa 17 % vastaajista ( $n = 798$ ) ei osannut sanoa suoritettaan. Muut 660 pyöräilijää polkivat yhteensä 419 065 kilometriä vuodessa eli keskimäärin 635 km/vuosi/hlö. Tällä perusteella voidaan karkeasti arvioida keskivertopääkaupunkiseutulaisen vuosittaiseksi pyöräilyosuudeksi noin 400 km/vuosi/hlö. Luku on vain suuntaa antava. Internet-kyselyyn vastanneista pyöräilijöistä ( $n = 1\ 633$ ) peräti 54 % ei osannut arvioida pyöräilymääräänsä. Loput 749 pyöräilijää ajoivat vuodessa yhteensä 1 272 923 kilometriä eli noin 1 699 km/vuosi/hlö. Internet-kyselyn vastaajat ovat siis varsin vahvasti painottuneet aktiivipyöräilijöihin.

### Pyöräilyn motiivit

Tärkeimpinä pyöräilyn syinä pidettiin kuntoilua tai terveyttä sekä ulkoilua ja luonnosta nauttimista: noin yhdeksän kymmenestä vastaajasta molemmissa osatutkimuksissa piti näitä tekijöitä erittäin tärkeinä tai tärkeinä pyöräilynsä syinä (taulukko 17, kuvat 15 ja 16). Seuraavaksi tärkeimpinä syinä pidettiin riippumattomuutta aikatauluista ja nopeutta lyhyillä matkoilla. Ympäristöystävällisyyttä puhelinhaastatteluun vastanneet pyöräilijät pitivät tärkeämpänä kuin Internet-kyselyyn vastanneet. Selkeiksi hännän huipuiksi jäivät auton käyttömahdollisuuden puuttuminen, huono joukkoliikenneyhteys ja muiden kulkutapavaihtoehtojen puuttuminen, joita piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä selvästi alle kolmannes osatutkimuksiin vastanneista pyöräilijöistä. Vantaalaisista piti puhelinhaastattelussa kuitenkin 15 % joukkoliikenneyhteyden huonoutta erittäin tärkeänä syynä, kun muissa kunnissa osuus oli vain 5 %.

Puhelinhaastattelujen avoimissa vastauksissa muuksi tärkeäksi motiiviksi nousi pyöräilyn hauskuus ja oma ilo, jonka mainitsi 16 vastaajaa (2 %). Toinen tärkeä motivoiva ryhmä olivat erilaiset sosiaaliset toiminnot: kavereiden tai puolison kanssa kulkeminen, lasten opettaminen ja perheen yhteinen harrastus. Nämä mainitsi 13 (2 %) vastaajaa. Poikittaisen joukkoliikenteen heikkouden mainitsi kolme ja lipun kalleuden kaksi vastaajaa. Muita muutaman vastaajan mainitsemia motiiveja olivat mm. tavaroiden kuljetus ja kaupassa käynti, riippumattomuus, nopeus ja kätevyys, maisemat ja virkistyminen sekä pyöräilyn harrastaminen.

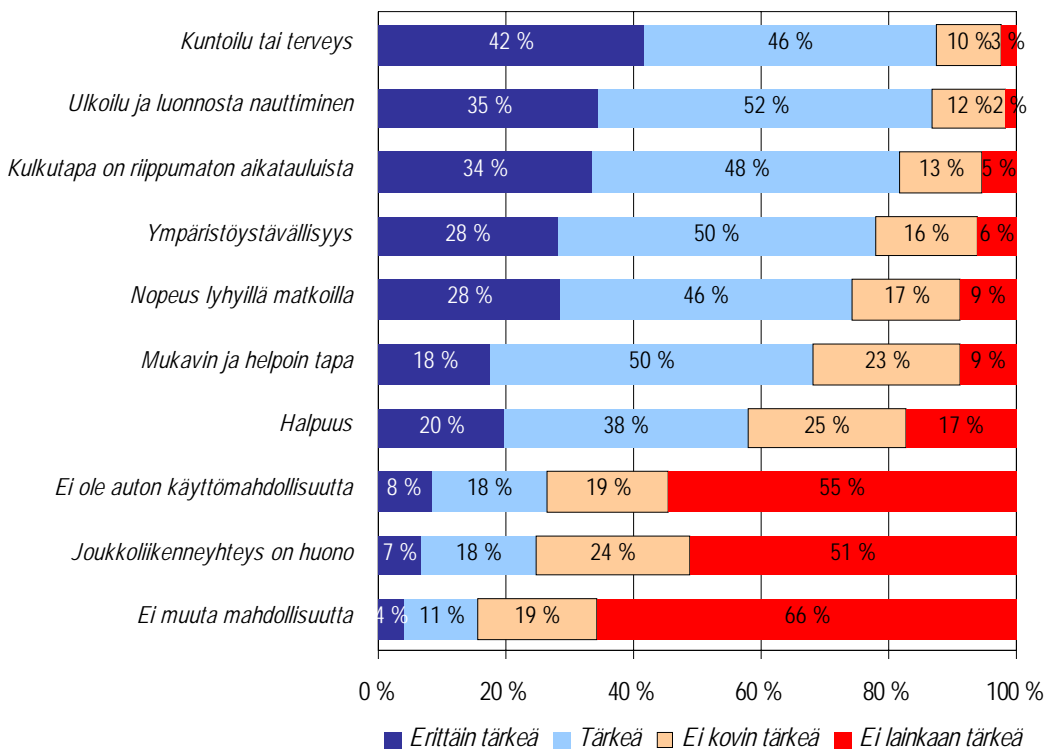
Internet-kyselyn vapaissa vastauksissa hauskuuden mainitsi seitsemän vastaajaa (0 %). Kahdeksan vastaajaa moitti joukkoliikenteen kalleutta ja huonoja yhteyksiä. Sosiaaliset syyt mainitsi viisi vastaajaa, joista moni nimenomaan lasten kanssa ulkoilun, opetteluun ja yhdessä olon. Omat mainintansa saivat myös koiran ulkoilutus, maisemat ja alueisiin tutustuminen, autoilun vastustus, joustavuus reiteissä ja pysäköinnissä sekä ajattelu.

Taulukko 17. Puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneiden pyöräilijöiden motiivit pyöräilyyn (pyöräilijät; puhelinhaastattelu (n=798) ja Internet-kysely (n=1 633)).

Miten tärkeitä ovat seuraavat syyt pyöräilyyn?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä syy (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä syy (%)
Kuntoilu tai terveys	3,3	88 %	3,4	90 %
Ulkoilu ja luonnosta nauttiminen	3,2	87 %	3,4	92 %
Kulkutapa on riippumaton aikatauluista	3,1	82 %	3,3	86 %
Ympäristöystävällisyys	3,0	78 %	3,0	71 %
Nopeus lyhyillä matkoilla	2,9	74 %	3,3	86 %
Mukavin ja helpoin tapa	2,8	68 %	3,0	73 %
Halpuus	2,6	58 %	2,7	60 %
Ei ole auton käyttömahdollisuutta	1,8	26 %	1,9	27 %
Joukkoliikenneyhteys on huono	1,8	25 %	2,1	32 %
Ei muuta mahdollisuutta	1,5	15 %	1,6	16 %

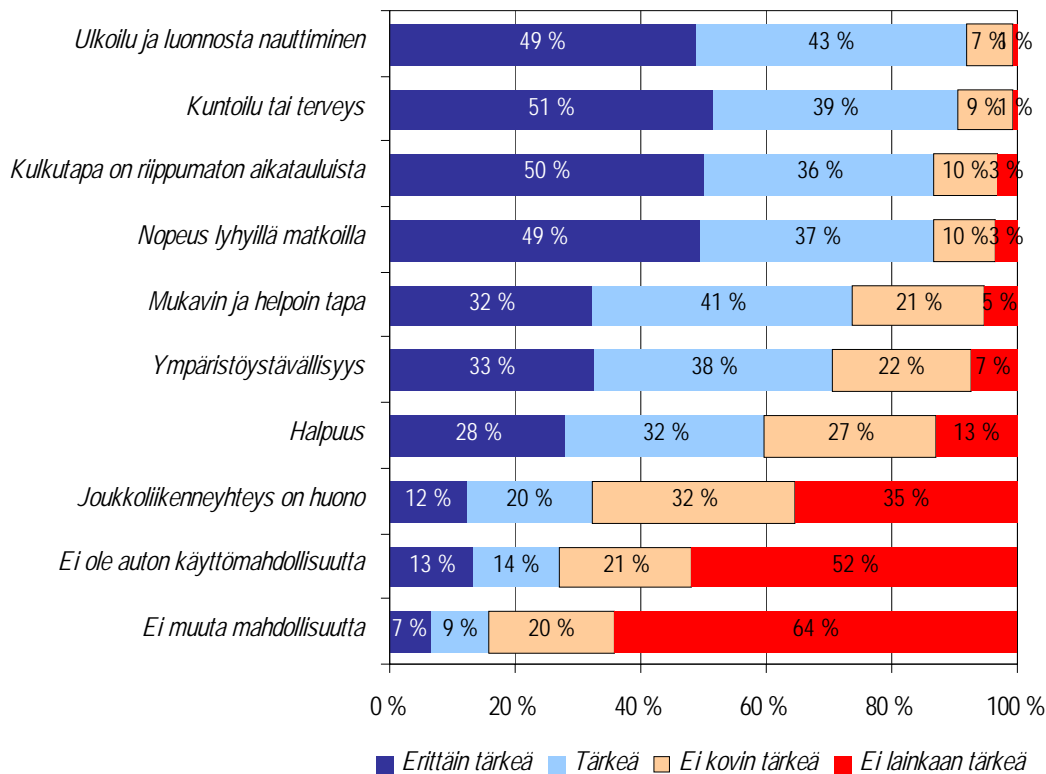
<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

### Pyöräilyn motiivien tärkeys (puhelinhaastattelu)



Kuva 15. Pyöräilyn motiivien tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu).

### Pyöräilyn syiden tärkeys (Internet-kysely)



Kuva 16. Pyöräilyn motiivien tärkeys (kaikki vastanneet; Internet-kysely).

### *Pyöräilyn edistämiskeinot*

Pyöräilyn edistämiskeinoista viideksi tärkeimmäksi nousivat pyöräilyopetuksen ja liikennevalistuksen lisääminen kouluissa; kevyen liikenteen huomioon ottamisen sisällyttäminen paremmin autoilijoiden ajokoulutukseen ja liikennevalistukseen; pyöräilyn turvallisuuden parantaminen; yhtenäisen pyöräilyverkon luominen rakentamalla lisää pyöräteitä, siltoja ja -tunneleita; sekä pyöräteiden kunnossapidon parantaminen. Näitä piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä neljä viidestä tai useampi puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneista (*taulukko 18*). Internet-kyselyssä korkeaan kannatukseen nousi myös pyöräteiden laadun parantaminen. Vähiten tärkeinä pidettiin pyöräilyvarusteiden vuokrausta (esim. tavarankuljetuskärryt) sekä tiedotuksen ja markkinoinnin lisäämistä, joita niitäkin noin 40 % vastaajista piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä.

Pyöräilyn edistämiskeinoihin tuli runsaasti sanallisia vastauksia, jotka on esitetty kokonaisuudessaan erillisraportissa. Puhelinhaastattelun sanallisissa vastauksissa esille nousi erityisesti asennekasvatus, liikennesääntövalistus ja ajotavat, jotka mainitsi 24 vastaajaa (2 %). Vastaajista 12 (1 %) toivoi pyöräilijöiltä parempaa käytöstä ja liikennesääntöjen noudattamista, 5 (0 %) autoilijoilta ja 4 jalankulkijoilta. Lisäksi neljä vastaajaa toivoi, että pyöräilijöiden liikennesääntöjen noudattamista valvottaisiin paremmin. Toiseksi keskeiseksi teemaksi nousivat suojateiden reunakivet, joiden madaltamista toivoi kahdeksan vastaajaa (1 %). Muita muutaman vastaajan esiin nostamia teemoja olivat mm. omien pyöräkaistojen tai -teiden lisääminen, jalankulun ja pyöräilyn selkeä erottelu, pyörätelineiden parantaminen ja lisääminen, viitoituksen parantaminen sekä lakien tekeminen pyöräilijäystävällisiksi.

Internet-kyselyn sanallisissa vastauksissa liikennesääntöjen tuntemus ja liikennekäyttäytymisen kirjoittivat kommentteja noin 30 vastaajalta (2 %). Näistä lähes puolet toivoi kaikilta osapuolilta ja ikäluokilta nykyistä rakentavampaa suhtautumista yhteisöön liikenteessä. Kymmenkunta mainitsi jalankulkijoiden tarvitsevan liikenneopetusta ja 14 (1 %) pyöräilijöiden. Muutoin useimmin mainittujen joukkoon nousivat yksityiskohtaiset seikat: reunakivien madaltaminen suojateilla (10 vastaajaa eli 1 %) ja valo-ohjauksen suunnittelu kevyen liikenteen näkökulmasta (erityisesti napinpainamispakon poistaminen) (8 vastaajaa eli 0 %). Eri liikkumistapojen erottelu sai 14 vastaajan (1 %) huomion. Näistä puolet toivoi selkeää pyöräilyn ja autoilun erottelua ja puolet jalankulun ja pyöräilyn erottelun selkiyttämistä. Erityisesti eri liikkumistapojen risteämiset mainittiin vaarallisina. Muita muutaman vastaajan mainitsemissa tarpeita olivat pyöräpysäköinnin huomattava parantaminen joukkoliikenneasemilla (turvallisuus, laatu), vaarallisten alikulkujen poistaminen, rengasystävällinen hiekoitussepele, mopojen poistaminen kevyen liikenteen väyliltä, viitoituksen parantaminen, pyöräilyä tukevat lait, väylien puhtaanapito (keväthiekka, lasinsirut), pysäköintijärjestelyt kiinteistöissä sekä korkeuserojen vähentäminen (ali- ja ylikulut).

Vuoden 1997 pyöräilytutkimuksessa vastaajilta kysyttiin pyöräilyolosuhteiden parantamiskeinoista viittä tärkeintä. Tällöin tärkeimpinä pidettiin yhtenäisen pyöräilyverkon luominen rakentamalla lisää pyöräteitä, siltoja ja -tunneleita; esteiden, kuten reunakivien ja pylväiden, vähentämistä; sekä jalankulun ja pyöräilyn rakenteellista erottamista. Myös pyöräteiden tasaisuuden ja kunnossapidon parantamista sekä ajoratojen ylityskohtien parantamista pidettiin tärkeinä. Vuonna 1997 kysyttiin erikseen pyöräilyn lisäämiseen vaikuttavia seikkoja, jolloin tärkeimmiksi nousivat yhtenäinen pyörätieverkko ja turva ilkeiltä ja varkauksilta. (YTV 1998.)



Taulukko 18. Pyöräilyn edistämiskeinojen tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu (n=1 006) ja Internet-kysely (n≈1 700)).

Miten tärkeitä pyöräilyn edellytysten parantamisessa ovat mielestänne seuraavat keinot?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)
Pyöräilyopetuksen ja liikennevalistuksen lisääminen kouluissa	3,3	92 %	3,3	88 %
Kevyen liikenteen huomioon ottamisen sisällyttäminen paremmin autoilijoiden ajokoulutukseen ja liikennevalistukseen	3,3	89 %	3,3	88 %
Pyöräilyn turvallisuuden parantaminen	3,2	86 %	3,2	85 %
Yhtenäisen pyöräilyverkon luominen rakentamalla lisää pyöräteitä, siltoja ja -tunneleita	3,1	83 %	3,3	90 %
Pyöräteiden kunnossapidon parantaminen	3,0	82 %	3,3	90 %
Pyörätelineiden ja -suojien lisääminen määränpäihin (esim. kouluihin, urheilupaikoille, liikekeskuksiin, katujen varsille)	3,0	79 %	3,1	76 %
Jalankulun ja pyöräilyn erottelu	3,1	78 %	3,1	72 %
Pyöräteiden laadun parantaminen (esim. päällysteen laatu ja kunto, pyörätien leveys)	3,0	77 %	3,3	89 %
Ajoradan reunaan maaliviivalla erotettujen pyöräkaistojen lisääminen	2,9	77 %	3,0	71 %
Ulkoilureittien rakentaminen puistoranta- yms. alueille	2,8	69 %	2,9	70 %
Pyöräpysäköinnin parantaminen asuinkiinteistöissä	2,8	69 %	2,9	67 %
Talvikunnossapidon parantaminen (auraus, hiekoitus)	2,8	66 %	3,0	69 %
Pyöräteiden opastuksen parantaminen maastossa	2,7	62 %	2,8	64 %
Tiedotuksen ja markkinoinnin lisääminen	2,4	44 %	2,3	40 %
Pyöräilyvarusteiden vuokraus (esim. tavaran ja lasten kuljetuskärryt)	2,3	40 %	2,1	29 %

<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

## 5.2 Pyöräily ja joukkoliikenne

Pyöräpysäköinnin parantamiskeinoista joukkoliikenneasemilla oltiin varsin yksimielisiä puhelinhaastatteluissa ja Internet-kyselyssä. Tärkeimmäksi keinoksi nousi runkolukittavien telien lisääminen, jota piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä 89 % puhelinhaastatteluun ja 91 % Internet-kyselyyn vastanneista (taulukko 19). Tärkeinä keinoina erottuvat myös perustelineiden ja kameravalvonnan lisääminen.

Sanallisissa vastauksissa esiin nousi selkeästi tarve turvalliseen pyöräpysäköintiin. Varkausien estämisen ja ilkeiden torjunnan tai yleisen turvallisuuden tarpeen mainitsi puhelinhaastatteluissa yhdeksän vastaajaa (1 %) ja Internet-kyselyssä viisi (0 %). Lisäksi valvonnan lisäämistä kamera- tai henkilövalvonnalla tai paikkojen sijoittamisella näkyville paikoille halusi puhelinhaastatteluissa 13 henkilöä (1 %) ja Internet-kyselyssä seitsemän (0 %). Muutamat vastaajat kiinnittivät huomiota pyöräpaikkojen lisäämiseen ylipäänsä (esim. tavalliset pysäkit ja vaihtopysäkit) sekä paikkojen näkyvään merkitsemiseen, jotta pyöräilijät pysäköisivät oikein ja toisaalta huoltoliikenne ei pysäköisi pyöräpaikoille. Pari vastaajaa toivoi, että pyöräpaikat sijoitettaisiin lähemmäs asemaa kuin autopaikat. Itse pyöräpysäköintijärjestelyjä koskevia toiveita olivat mm. kunnan rampit ja valaistus, hyvät lukitusmahdollisuudet, riittävän leveät telineet sekä asemien ja telien puhtaanapito (esim. hylättyjen pyörien poisto telineistä).

Taulukko 19. Joukkoliikenneasemien pyöräpysäköinnin parantamiskeinojen tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu (n=1 006) ja Internet-kysely (n≈1 700)).

Miten tärkeitä pyörien pysäköinnin parantamisessa joukkoliikenneasemilla ovat mielestänne seuraavat keinot?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)
Sellaisten telien lisääminen, joihin pyörän voi lukita rungostaan	3,3	89 %	3,5	91 %
Perustelineiden lisääminen	2,9	77 %	2,8	76 %
Kameravalvonnan lisääminen	2,8	67 %	3,0	74 %
Pyöräkatosten lisääminen	2,5	55 %	2,8	65 %
Valvottujen pyöräpysäköintilaitosten kehittäminen	2,4	45 %	2,8	58 %
Pyöräkaappien lisääminen	2,4	40 %	2,6	50 %

<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

Pyöräilijöiltä kysyttiin myös, käyttäisivätkö he kypärää useammin, jos sille olisi oma pantillinen säilytyslokero joukkoliikenneasemilla. Niin puhelinhaastatteluun (n = 798) kuin Internet-kyselyynkin (n = 1 633) vastanneista pyöräilijöistä viidennes käyttäisi kypärää useammin. Puhelinhaastatteluun vastanneista 76 % ei käyttäisi kypärää useammin ja 4 % ei osannut sanoa. Internet-kyselyyn vastanneista 51 % ei käyttäisi ja 30 % ei osannut sanoa.

### 5.3 Pyöräily ja tiedotus

Pyöräilyn markkinoinnissa käytettävistä medioista ja keinoista tärkeimmäksi nousi Pääkaupunkiseudun ulkoilukartan jakelun laajentaminen, jota piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä noin neljä viidestä puhelinhaastatteluun ja Internet-kyselyyn vastanneesta (*taulukko 20*). Televisiota tai radiota, lehdistöä sekä pyöräilykampanjoita ja -tapahtumia pidettiin melko tasaväkisinä viestiminä pyöräilyn markkinoinnissa. Internet jäi selvästi vähiten tärkeäksi.

Medioita ja keinoja koskevissa sanallisissa vastauksissa esille nousi erityisesti kouluissa tehtävä ja nuorisoon kohdistettava valistus ja kampanjointi. Puhelinhaastatteluun vastanneista 20 (2 %) ja Internet-kyselyyn vastanneista 8 (0 %) mainitsi nuorisoon ja koululaisiin vaikuttamisen. Tiedotuksen ja valistuksen lisäksi kouluihin toivottiin mm. temaattisia liikuntapäiviä, roolimallien käyttöä sekä turvallisuus- ja ympäristökasvatusta. Mediaksi ehdotettiin mm. tietokonepelejä. Esille nousi myös pyöräilijöiden ja autoilijoiden valistaminen ja kouluttaminen, jotka mainitsi yhdeksän vastaajaa (1 %) puhelinhaastatteluissa ja kuusi Internet-kyselyssä.

Karttaan liittyviä toiveita saatiin puhelinhaastatteluun vastanneilta 13 (1 %) ja Internet-kyselyyn vastanneilta neljä. Ehdotukset koskivat mm. ulkoilukartan päivittämistä, karttojen saattamista ilmaisjakeluun ja Internetiin, eri lajeille suunnattuja karttoja, nykyistä laajempia ja toisaalta tarkempia karttoja, karttojen saatavuuden varmistamista sekä reittitietopaketin laatimista kartan yhteyteen. Karttoja pidettiin hyvänä ja suhteellisen halpana keinona saada ihmisiä liikkumaan.

Kampanjat, tietoiskut, tapahtumat ja kilpailut mainitsi puhelinhaastatteluissa kymmenen vastaajaa (1 %) ja Internet-kyselyissä viisi. Vastauksissa ehdotettiin mm. käytettyjen pyörien myyntitoria, työpaikkakampanjoita, pyöränhuoltopäiviä sekä yleisesti pyöräilypäiviä. Vastauksissa todettiin, että kampanjoissa voitaisiin tuoda esiin pyöräilyn liityntäpyöräily-, kustannustehokkuus-, ympäristöystävällisyys- ja terveellisyysnäkökohtia. Asiaa sivuten ehdotti puhelinhaastatteluissa neljä ja Internet-kyselyssä yksi vastaaja esimerkkipyöräilijöiden esiin nostamista. Lisäksi kolme vastaajaa puhelinhaastatteluissa ehdotti työnantajien kautta tulevaa kannustusta, mm. suihku- ja säilytystilojen järjestämistä tai työsuhdepyöriä. Hyviksi medioiksi mainittiin yksittäisissä vastauksissa ulkomainokset, paikallislehdet, puskaradio ja tietoiskut televisiossa.

Vuoden 1997 pyöräilytutkimuksessa tärkeimmäksi keinoksi nousi niin ikään Pääkaupunkiseudun ulkoilukartan jakaminen kaikkiin talouksiin. Muina tärkeinä keinoina pidettiin televisiota ja radiota, lehdistöä ja kampanjoita. Internet jäi tuolloinkin viimeiseksi eli nyt saatu tärkeysjärjestys vastaa vuoden 1997 tutkimuksen järjestystä. (YTV 1998.)

Taulukko 20. Medioiden ja keinojen merkitys pyöräilyn markkinoinnissa (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu (n=1 006) ja Internet-kysely (n=1 875)).

Miten tärkeitä seuraavat mediat ja keinot ovat mielestänne pyöräilyn markkinoinnissa?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä keino (%)
Pääkaupunkiseudun ulkoilukartan jakelun laajentaminen	3,0	81 %	3,2	82 %
Televisio tai radio	2,9	73 %	3,0	76 %
Lehdistö	2,8	73 %	2,9	75 %
Pyöräilykampanjat, -tapahtumat	2,8	73 %	2,9	73 %
Internet	2,4	46 %	2,5	50 %

<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

Pyöräilyyn liittyvästä tiedosta tärkeimmäksi nousivat puhelinhaastatteluissa liikenteellisesti vaarallisimmat paikat sekä reittien kunto, joista tiedottamista piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä yli 70 % vastanneista (taulukko 21). Internet-kyselyssä sen sijaan tärkeimmäksi nousi reittien sijaintitieto ja em. lisäksi mielenkiintoiset reitit saivat yli 70 %:lta arvosanan erittäin tärkeä tai tärkeä. Tärkeysjärjestyksen kärki saattoi vaihdella, mutta häntäpään pitäjä oli selvä: pyörävuokraamojen sijaintitietoa pidettiin vähiten tärkeänä. Sanalliset vastaukset olivat varsin hajanaisia toiveita, minkä vuoksi ne on esitetty sellaisinaan erillisraportissa.

Taulukko 21. Pyöräilyyn liittyvän tiedon saannin tärkeys (kaikki vastanneet; puhelinhaastattelu (n=1 006) ja Internet-kysely (n=1 875)).

Miten tärkeää Teille on saada tietoa seuraavista pyöräilyyn liittyvistä asioista?	Puhelinhaastattelu		Internet-kysely	
	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä tieto (%)	keskiarvo <sup>1)</sup>	erittäin tärkeä tai tärkeä tieto (%)
Liikenteellisesti vaarallisimmat paikat	2,9	77 %	3,0	73 %
Reittien kunto	2,9	72 %	3,0	76 %
Liikennesäännöt	2,8	69 %	2,7	56 %
Reittien sijainti (esim. kartat)	2,8	67 %	3,1	79 %
Mielenkiintoiset reitit	2,7	65 %	3,0	75 %
Tietyöt	2,7	64 %	2,8	64 %
Laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen sijainti	2,5	54 %	2,6	52 %
Kahvilat ja taukopaikat	2,4	47 %	2,4	44 %
Pyöräkorjaamojen sijainti	2,4	45 %	2,3	35 %
Pyörävuokraamojen sijainti	1,9	24 %	1,8	14 %

<sup>1)</sup> Arvosanojen painotettu keskiarvo, kun arvosanoille on annettu seuraavat arvot: erittäin tärkeä 4, tärkeä 3, vähemmän tärkeä 2 ja ei lainkaan tärkeä 1. Keskiarvoa laskettaessa on jätetty huomioimatta ei osaa sanoa -vastaukset.

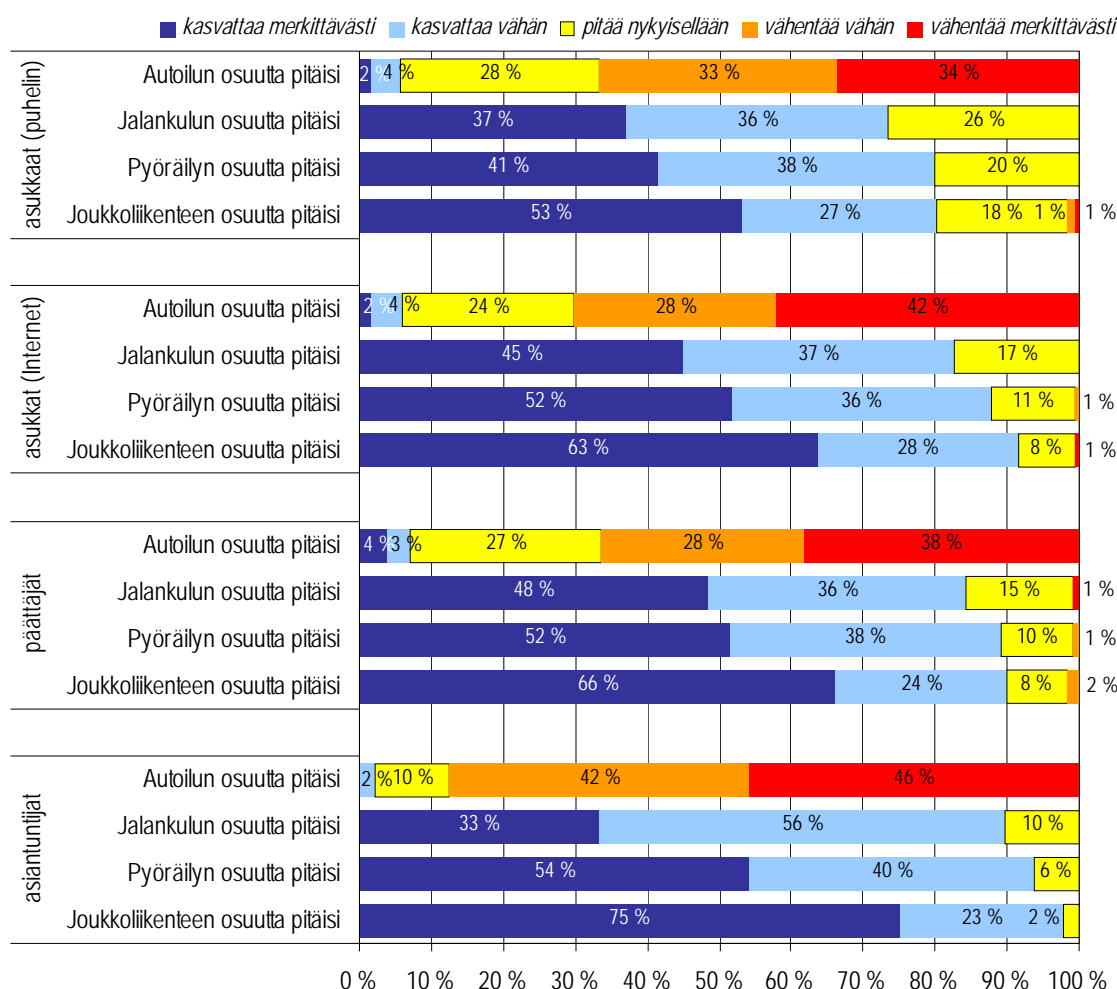
## 6 TULOKSET – LIIKKUMISEN TULEVAISUUS

### 6.1 Liikenteen tulevaisuus

Liikkumisen tulevaisuutta koskevat kysymykset esitettiin kaikille puhelinhaastatteluun tai Internet-kyselyyn vastanneille asukkaille sekä erikseen kohdennetusti päättäjille ja asiantuntijoille (ks. luku 2.4). Kysymykset koskivat liikkumisen tavoitteita ja liikenteen rahoitusta.

Osiossa kysyttiin ensin yleisesti, millainen tavoite eri kulkumuotojen käytölle pitäisi asettaa seuraavien 20 vuoden aikavälillä ja mihin liikenteeseen kohdistuvaa rahoitusta pitäisi suunnata enemmän tai vähemmän. Suhtautuminen tavoitteelliseen kulkumuotojakaumaan oli samansuuntaista kaikissa osatutkimuksissa (kuva 17). Selvä enemmistö oli sitä mieltä, että jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen (eli ns. kestävien kulkumuotojen) osuuksia liikenteestä tulisi nostaa ainakin vähän. Joukkoliikenteen osuutta halusi kasvattaa merkittävästi 53–75 % vastanneista, pyöräilyn osuutta 41–52 % ja jalankulun osuutta 33–48 %. Asukkaille kestävien kulkumuotojen käytön merkittävä nostaminen tuntui olevan vähemmän tärkeää kuin päättäjille ja asiantuntijoille. Asiantuntijat pitävät jalankulun osuuden merkittävää nostamista vähemmän tärkeänä ja joukkoliikenteen osuuden nostamista tärkeämpänä kuin muut vastaajaryhmät.

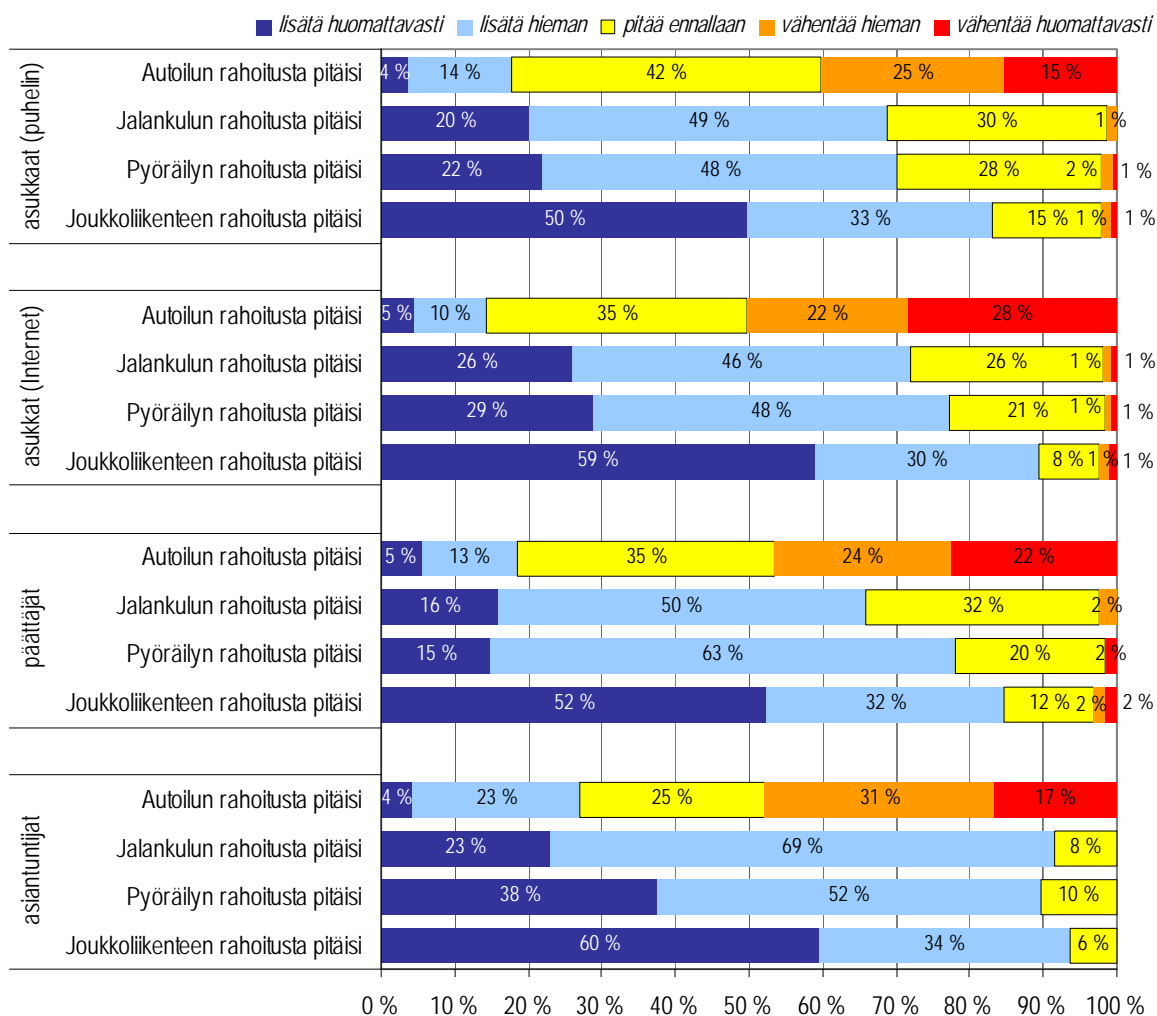
*Kulkumuotojen käyttötavoite (20 vuoden aikaväli)*



Kuva 17. Tavoite eri kulkumuotojen käytölle seuraavien 20 vuoden aikana (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).

Liikenteeseen kohdistuvan rahoituksen jakaumat ovat myös eri vastaajaryhmillä varsin samankaltaiset, jos ehkä asiantuntijat ovatkin valmiita lisäämään kestävien kulkumuotojen rahoitusta useammin kuin muiden vastaajaryhmien jäsenet (kuva 18). Päätäjät puolestaan eivät pidä jalankulun tai pyöräilyn rahoituksen kasvattamista yhtä tärkeänä kuin muut vastaajaryhmät. Noin viidennes kaikista ryhmistä on valmis vähentämään autoilun rahoitusta merkittävästi.

### Rahoituksen kohdentaminen tulevaisuudessa



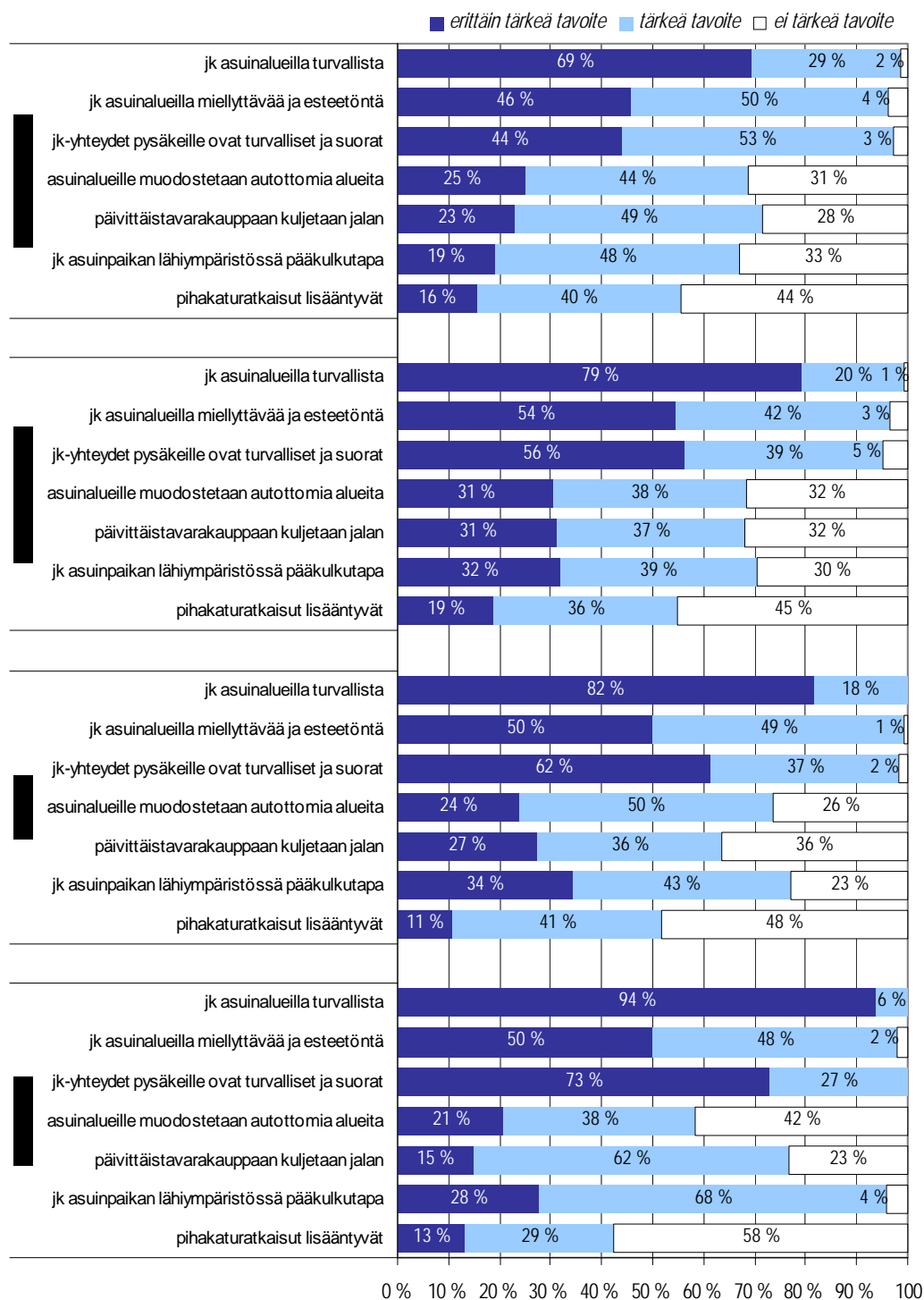
Kuva 18. Rahoituksen kohdistamistavoite tulevaisuudessa (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).

## 6.2 Jalankulun tulevaisuus

Jalankulun osalta kysyttiin, miten tärkeitä noin 10 vuoden aikavälillä ovat seuraavat tavoitteet: jalankulku asuinalueilla on turvallista; jalankulku asuinalueilla on miellyttävää ja esteetöntä; pihakatujen tapaiset ratkaisut, joissa autot, jalankulkijat ja leikkijät mahtuvat samaan tilaan, lisääntyvät; asuinalueille muodostetaan autottomia alueita; jalankulku on asuinpaikan lähiympäristössä pääkulkutapa; päivittäistavarakauppaan kuljetaan jalan; sekä jalankulkuyhdytetydet joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvalliset ja suorat. Kuvassa 19 tavoitteet on järjestetty vastaajaryhmittäin puhelinhaastattelun tärkeysjärjestykseen perustuen. On huomattava, että tämän tyyppisissä kyselyissä laaja-alaisen tavoitteellisten tekijöiden merkitys (esim. turvallisuus) korostuu yksityiskohtaisten toimenpiteiden (esim. pihakatut) kustannuksella.

Jalankulun tavoitteista erottuu selvästi kärkikolmikko: jalankulku turvallista asuinalueilla, jalankulku miellyttävää ja esteetöntä asuinalueilla sekä yhteydet joukkoliikennepysäkeille turvalliset ja suorat. Näiden keskinäinen järjestys vaihtelee jonkin verran osatutkimuksittain, mutta vain muutama prosentti vastaajista ei pidä niitä tärkeinä tavoitteina. Selvästi vähiten tärkeimpänä tavoitteena pidettiin pihakatuja tapaisten ratkaisujen yleistymistä. Tästä voitaneen päätellä, että asuinalueiden turvallisuus, miellyttävyys ja esteettömyys ovat tärkeitä, mutta autottomuutta ei toivota.

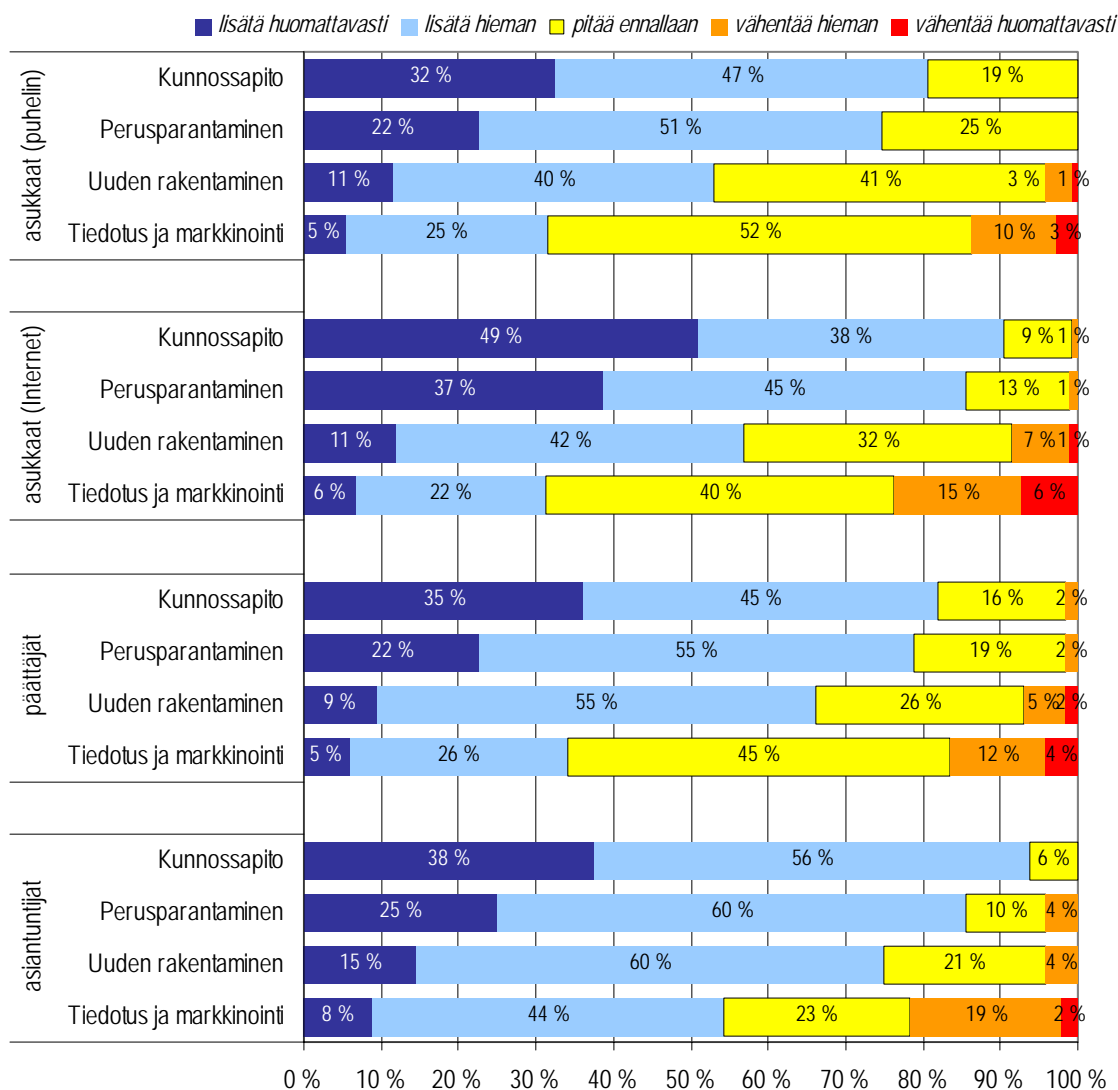
### Jalankulun tavoitteiden tärkeys (10 vuoden aikaväli)



Kuva 19. Jalankulun tavoitteiden tärkeys (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).

Jalankulkuun kohdistuvan rahoituksen jakamisessa tiedotusta ja markkinointia arvostettiin vähiten (kuva 20): vastaajista 13–21 % katsoo, että jalankulun tiedotuksen ja markkinoinnin määrärahoja voidaan supistaa vähän tai merkittävästi. Kunnossapidon määrärahoja ei kukaan halunnut vähentää merkittävästi ja vain pari prosenttia oli valmiita vähäiseen nipistykseen. Yleisesti ottaen kunnossapidon määrärahoja haluttiin korottaa useammin kuin muiden osioiden: 79–93 % vastaajista halusi korottaa kunnossapidon määrärahoja vähän tai merkittävästi.

### Rahoituksen kohdentaminen tulevaisuudessa - jalankulku



Kuva 20. Jalankulun rahoituksen kohdentaminen (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).

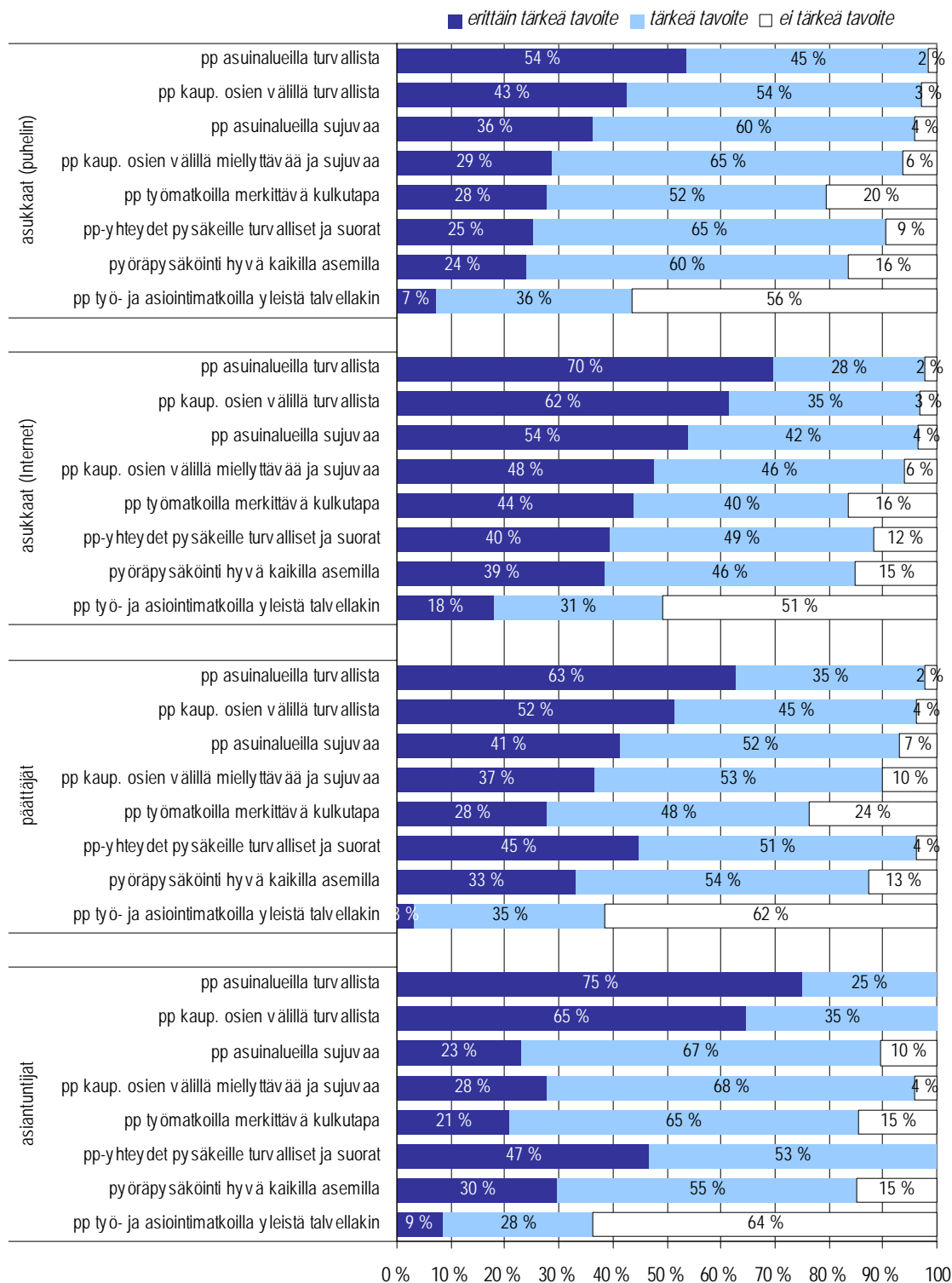
### 6.3 Pyöräilyn tulevaisuus

Pyöräilyn osalta kysyttiin, miten tärkeitä noin 10 vuoden aikavälillä ovat seuraavat tavoitteet: pyöräily asuinalueilla on turvallista; pyöräily asuinalueilla on sujuvaa; pyöräily kaupungin osien välillä on turvallista; pyöräily kaupungin osien välillä on miellyttävää ja sujuvaa; pyöräily on työmatkoilla merkittävä kulkutapa; pyöräpysäköinti on turvallista, helppoa ja säältä suojattua kaikilla asemilla; pyöräily työ- ja asiointimatkoilla on yleistä myös talvella sekä pyöräily-yhteydet joukkoliikenteen asemille ja pysäkeille ovat turvalliset ja suorat. Kuvas-



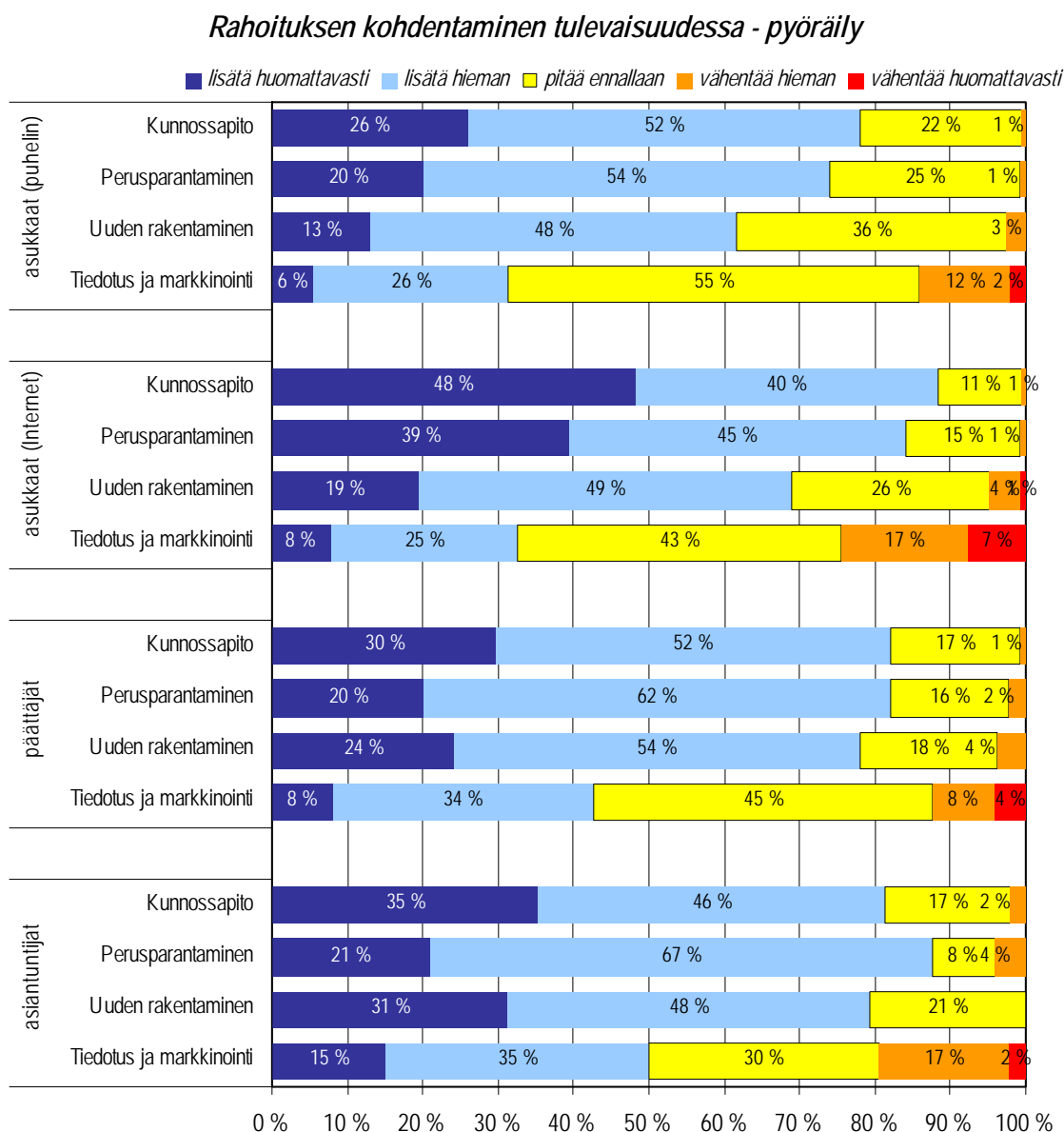
sa 21 tavoitteet on järjestetty vastaajaryhmittäin puhelinhaastattelun tärkeysjärjestykseen perustuen. Pyöräilyn tavoitteissa ei erotu erityistä kärkijoukkoa, vaikka pyöräilyn turvallisuutta sekä asuinalueilla että kaupunginosien välillä pidettiin kaikissa osatutkimuksissa tärkeimpinä. Pyöräilyn sujuvuutta asuinalueilla ja kaupungin osien välillä pidettiin tärkeänä, mutta päättäjät ja asiantuntijat nostaisivat turvalliset ja suorat pyöräily-yhteydet pysäkeille ja asemille sujuvuuden edelle. Selvästi vähiten tärkeänä pidettiin talvisen työ- ja asiointipyöräilyn lisäämistä.

### Pyöräilytavoitteiden tärkeys (10 vuoden aikaväli)



Kuva 21. Pyöräilyn tavoitteiden tärkeys (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).

Pyöräilyyn kohdistuvan rahoituksen jakamisessa tiedotusta ja markkinointia arvostettiin jälleen vähiten (kuva 22). Vastaajista 12–24 %:n mielestä pyöräilyn tiedotuksen ja markkinoinnin määrärahoja voidaan supistaa vähän tai merkittävästi. Vain muutama prosentti suostuu kunnossapidon tai perusparantamisen määrärahojen vähäiseen supistukseen. Kaikki vastaajaryhmät pitivät kunnossapidon määrärahojen merkittävää nostamista tärkeämpänä kuin perusparantamisen määrärahojen merkittävää nostamista. Päätäjillä ja asiantuntijoilla perusparantaminen nousee kuitenkin ensimmäiseksi, jos katsotaan sitä, kuinka moni haluaa nostaa määrärahoja vähän tai merkittävästi.



Kuva 22. Pyöräilyn rahoituksen kohdentaminen (kaikki vastanneet; kaikki osatutkimukset).

## 7 YHTEENVETO SANALLISISTA VASTAUKSISTA

### 7.1 Aukkaat

Asukkailta, päättäjiltä ja asiantuntijoilta kysyttiin lopuksi, miten kevyen liikenteen suunnittelua ja edellytyksiä muutoin voitaisiin parantaa. Sanalliset vastaukset on esitetty kokonaisuudessaan erillisessä liiteraportissa.

#### *Puhelinhaastattelu*

Puhelinhaastattelussa selkeiksi teemoiksi nousivat asenteet ja säännöt, eri kulkutapojen erottelu, turvallisuus, kunnossapitoon liittyvät asiat sekä suunnittelun tuominen lähemmäs käytäntöä. Liikennesääntöihin, -käyttäytymiseen ja -asenteisiin koskevia kommentteja tuli noin 50 vastaajalta (5 %). Kommenteista 15:ssä moitittiin pyöräilijöiden puutteellista sääntöjen tuntemusta, nopeuksia ja jalkakäytävillä ajelua, kun taas noin parissa kolmessa kymmenessä toivottiin liikennekulttuurin yleistä paranemista, muiden huomioon ottamista, yhteispelin parantamista ja valistuksen lisäämistä. Autoilijoiden asenteita moitti vain viisi vastaajaa ja neljä toivoi lisää nopeusvalvontaa autoille. Muutama vastaaja toivoi myös yleistä liikennesääntöjen selkiyttämistä. Tiedotuksen lisäämistä toivoneista kommenteista osa koski nimenomaan liikennesääntö- ja -käyttäytymistietoutta.

Eri kulkutapojen erottelua koskevia toiveita tuli noin 90 vastaajalta (9 %). Näistä reilut 50 toivoi jalankulun ja pyöräilyn erottelua ja monet nykyisen erottelun huomattavaa selkiyttämistä. Neljatoista vastaajaa kiinnitti huomiota autoilun ja pyöräilyn erottelutarpeeseen, ja 15 vaati kaikkien em. kulkutapojen erottelusta selvästi. Lisäksi yhdeksässä vastauksessa toivottiin, että mopoilijat eroteltaisiin pois kevyen liikenteen väyliltä. Turvallisuuden lisäämistä (erityisesti risteysalueilla) kaipasi noin 30 vastaajaa (3 %) ja asiaan liittyen valaistuksen lisäämistä kymmenen vastaajaa (1 %). Pari vastaajaa kiinnitti huomioita kouluteiden turvallisuuden varmistamiseen, ja eräs ehdotti onnettomuuspaikkojen seurantaa.

Kunnossapitoon liittyviä kommentteja tuli noin 60 (6 %), ja niissä puututtiin niin talviseen kuin ympärivuotiseenkin kunnossapitoon sekä keväiseen puhtaanapitoon (eli hiekkojen putsaamisen). Talvikunnossapidossa erityisesti aurauksen kattavuus ja ajoitus (ennen autoteitä tai ylipäänsä edes joskus) keräsi huomiota.

Suunnittelun ja käytännön lähentämistä toivoi noin 80 vastaajaa (8 %). Näistä reilu puolet toivoi asukkaiden ja suunnittelijoiden yhteistyön ja kuulemisen lisäämistä, neljännes nimenomaan kevyiden liikkujien (erityisesti pyöräilijöiden kuulemista) ja neljännes suunnittelijoiden jalkautumista kokemaan itse suunnittelemaansa tai suunnitteluun tulevaa ympäristöä. Myös esim. koululaiskyselyjä ehdotettiin.

Muita useiden vastaajien mainitsemia asioita olivat suorien, yhtenäisten ja selkeiden reittijärjestelyjen tekeminen (23 vastaajaa eli 2 %), autottomien alueiden lisääminen (13 vastaajaa eli 1 %), kevyen liikenteen sekä eri ikäryhmien parempi huomioon ottaminen suunnittelussa ja kaavoituksessa (14 vastaajaa eli 1 %) sekä rahan, tahdon ja resurssien lisääminen (12 vastaajaa eli 1 %).

*Internet-kysely*

Internet-kyselyn avoimissa vastauksissa yhdeksi keskeiseksi teemaksi nousi asukkaiden ja käyttäjien kuuleminen, jonka mainitsi noin 70 vastaajaa (4 % kaikista kyselyyn vastanneista). Vastaajista suurin osa piti tarpeellisena asukkaiden sekä aktiivisesti kävelevien ja pyöräilevien nykyistä parempaa kuulemistä. Keinoiksi ehdotettiin mm. asuinalueittaisia kuulemistilaisuuksia, asukas-, koululais- ja käyttäjäkyselyitä sekä parempia palautemahdollisuuksia (esim. reitien kunto tai kunnossapito, yksittäiset ongelmakohdat Internet-lomakkeelle). Aihepiiriin liittyen 28 vastaajaa (1 %) toivoi suunnittelijoiden ja kunnossapitäjien jalkauttamista kokemaan suunnittelemaansa ympäristöä. Vastaajista 12 (1 %) toivoi myös päättäjien jalkauttamista.

Suunnitteluun liittyviä kommentteja tuli neljäntyyppisiä: yleistä suunnittelua, kulkumuotojen erottelua, turvallisuutta ja kunnossapitoa koskevia. Kommenteista noin 140 (7 %) koski yleistä suunnittelua. Pyöräteitä tai kevyen liikenteen väyliä toivoi lisää 35 vastaajaa (2 %). Niitä toivottiin yleisesti ottaen alueille, joilla omia väyliä ei vielä ole (esim. Pohjois-Espoo) sekä erityisesti asuinalueiden lähiympäristöön, joissa lapset liikkuvat. Uusien alueiden reitit toivottiin toteutettavan mieluiten yhtä jalkaa katujen kanssa. Pyöräreittien yhtenäisyyttä kaipasi noin 30 vastaajaa (2 %). Erityisesti toivottiin äkillisten päättymisten tai katkosten poistamista, mutta myös kuntarajat ylittävien jatkuvien reittien tekemistä ainakin kaupunginosien välille. Reittien suoruutta ja selkeyttä korosti noin 20 vastaajaa (1 %), kevyen liikenteen ylimalkaan parempaa huomioon ottamista suunnittelussa 15 (1 %) ja kevyen liikenteen kannalta paremmin toimivia liikennevaloja 10 (1 %).

Suunnitteluun liittyy läheisesti eri kulkumuotojen erottelu, johon otti kantaa 110 vastaajaa (6 %). Näistä 55 (3 %) vaati jalankulun ja pyöräilyn nykyistä huomattavasti selkeämpää erottelua, jotta kukin osapuoli pysyisi omalla väylällään. Kevyen liikenteen ja autoilun erottelua puolsi noin 10 (1 %), kun taas 15 (1 %) ehdotti pyöräkaistoja pyöräteiden sijaan. Autoilun rajoittamista keskusta-alueilla ehdotti noin 20 (1 %). Mopoilun poistamista kevyen liikenteen väyliltä puolestaan kaipasi 10 (1 %).

Turvallisuuteen liittyvää palautetta saatiin noin 105 vastaajalta (5 %). Näistä 35 (2 %) korosti turvallisuuden tärkeyttä ylipäänsä ja erityisesti koulujen läheisyydessä ja asuinalueilla. Vastaajista noin 30 (2 %) kiinnitti huomiota yksityiskohtien huolelliseen suunnitteluun ja toteutukseen: väylien epätasaisuuksien poistamiseen, reunakivien madaltamiseen sekä riittävien näkemien raivaamiseen kasvustolta. Lisäksi noin 15 vastaajaa (1 %) toivoi valaistuksen lisäämistä, 6 (0 %) risteysturvallisuuden parantamista ja 10 (1 %) väylien leveyden lisäämistä.

Kunnossapito liittyy vahvasti turvallisuuteen. Sitä koskevaa palautetta antoi 85 vastaajaa (5 %). Näistä 48 (3 %) toivoi yleisesti kunnossapidon ja puhtaanapidon parantamista (mm. hiekan poisto keväisin, lasinsirujen poisto) sekä toisaalta nykyisten reittien korjauksia, kuten halkeamien yms. pintavikojen korjaamista. Talvikunnossapitoon toivoi kohennusta noin 30 vastaajaa (2 %). Auruksen ja hiekoituksen lisäksi toivottiin myös huolellisuutta mm. suojatien kohdissa, joihin tahtoo talvisin katujen aurauksen jäljiltä kertyä hankalasti ylitettäviä valleja. Tietyöjärjestelyjä moitti noin 10 vastaajaa (1 %): kiertotiet, tien auki jättämisen aiheuttamat vaaratilanteet ja tilkkupaikkaukset harmittivat.

Internet-kyselyssä lisää asennekasvatusta ja liikennevalistusta ehdotti 69 vastaajaa (4 %). Teemoiksi nousivat jälleen mm. aikuisten autoilijoiden ja pyöräilijöiden käytös ja liikennesääntöjen tuntemus.

## 7.2 Päätäjät ja asiantuntijat

### *Päätäjät*

Päätäjistä seitsemän (5 %) kommentoi eri liikennemuotojen merkitystä suunnittelussa. Näistä neljä halusi nostaa kevyen liikenteen (ihmisen) suunnittelussa ensisijaiseksi ja kolme vähintään tasaveroiseksi. Suunnittelukulttuurista todettiin, että kevyt liikenne tulisi ottaa huomioon jo varhaisessa vaiheessa kaavoituksessa sekä toimintojen ja asuinalueiden suunnittelussa (15 eli 12 % päättäjistä), kansalaiset ja käyttäjät tulisi ottaa mukaan suunnitteluun (10 eli 8 %) ja suunnittelijoiden tulisi jalkautua maastoon (3 eli 2 %).

Suunnitteluratkaisuissa tärkeimmiksi nousivat turvallisuuden varmistaminen (13 eli 10 % päättäjistä), pyöriteiden lisääminen (8 eli 6 %), selkeyden ja helppokäyttöisyyden lisääminen (esim. pyöriteiden merkitsemistavat) (6 eli 5 %), esteettömyys (5 eli 4 %) ja autottomien alueiden kehittäminen (5 eli 4 %). Kunnossa- ja ylläpito (5 eli 4 %), perusparannus (6 eli 5 %) ja erityisesti viitoituksen parantaminen karttoja vastaavaksi (8 eli 6 %) saivat puoltajia.

Liikkujien asenteet nousivat esille kolmessatoista vastauksessa (10 %). Ongelmallisina pidettiin likimain kaikkien osapuolten asenteita sekä pyöräilijöiden sääntöjen tuntemusta. Pyörien nopeuksia erityisesti keskustoissa pidetään liian suurina. Lisäksi todettiin, että kevyen liikenteen väylillä on nykyisin monenlaisia liikkujia ja yhteiset pelisäännöt ovat varsin epäselvät ja ne tulisi tarkistaa.

Muita muutaman päättäjän nostamia kommentteja olivat mm. tiedotuksen lisääminen (reitit, liikkumisen edut), viranomaisyhteistyön parantaminen, seuturaitiston kehittäminen, jatkuvuus ja sujuvuus sekä pyöräpysäköinnin kehittäminen (tarjonta, turvallisuus).

### *Asiantuntijat*

Asiantuntijoista kuusi (13 %) esitti, että kevyen liikenteen edellytyksien ja suunnittelun parantamisessa tarvittaisiin asennemuutosta: kevyt liikenne tulisi nostaa vähintäänkin tasarvoiseen asemaan muun liikenteen kanssa. Perusteluiksi todettiin mm. kevyen liikenteen ympäristöystävällisyys sekä terveellisyys ja saavutettavuus. Muutamat vaativat kevyen liikenteen tunnustamista perusliikkumistavaksi, minkä tulisi näkyä toisaalta päätöksenteossa ja suunnittelussa yleistasolla ja toisaalta yksityiskohtaisissakin ratkaisuissa tasapainoiltaessa autoilun ja kevyen liikenteen etujen välillä (mm. liittymäratkaisut). Todettiin myös, että jalkankulku ja pyöräily toimivat joukkoliikennettä täydentävinä kulkumuotoina ja niin muodoin yhteisessä kamppailussa autoliikenteen jatkuvaa kasvua vastaan.

Asiantuntijoista viisi (10 %) piti tärkeänä erityisesti kevyen liikenteen huomioon ottamista kaikessa kaavoituksessa sekä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Todettiin mm. ettei hajautuva kaupunkirakenne suosi kevyttä liikennettä. Yksi vastaaja totesi jalkankulun jääneen pyöräilyn varjoon. Suunnittelun ohjeistukseen tuli samoin puolen kymmentä kommenttia, joissa todettiin mm. tarve suunnittelukohteiden ja -alueiden auditointiin, esteettömyysohjeistukseen (suunnittelu, rakentaminen, kunnossapito) sekä kevyen liikenteen suunnitteluohjeiden päivittämiseen ja kehittämiseen mm. hyvien esimerkkimaiden malleilla. Lisäksi toivottiin koulutustilaisuuksia ko. ohjeista sekä ylipäänsä kevyen liikenteen asiantunteumuksen, työpanoksen ja eri viranomaisten välisen yhteistyön lisäämistä kaikilla tasoilla. Lisäksi ehdotettiin kansalaisten mukaan ottamista suunnitteluun.

Suurin osa asiantuntijoiden kommentteista (noin 20 eli 42 %) koski erilaisia suunnitteluratkaisuja ja muita edeltävää tarkemman tason toimenpiteitä. Monissa kommentteissa tuli esiin toi-

saalta pyöräilyn pitkämatkaisen pääreittiverkon suorista nopeista yhteyksistä ja pääreittiverkon yhtenäisyydestä huolehtiminen ja toisaalta keskustojen seka-alueilla pyöräilyn sopeuttaminen kävelyn tahtiin. Nopeat yhteydet tulisi pitää erillään jalankulkijoista ja ne voisi pitää erillään myös autoilun pääreiteistä. Myös viitoituksen, pyöräpysäköinnin ja ympärivuotisen kunnossapidon merkitys sekä joukkoliikenteen ja asutuksen ja kauppakeskusten välisten yhteyksien tasokkuus nousi esille useissa vastauksissa. Suunnitteluratkaisujen tulisi olla selkeitä, esteettömiä, miellyttäviä ja turvallisia. Markkinointia ja valistusta sekä poliitikoille että nuoremmille ja vanhemmillekin asukkaille ehdotettiin mm. koululaisten saattoliikenteestä sekä reiteistä ja niiden kuntotiedoista. Muutamassa vastauksessa ehdotettiin työpaikkojen ja työmatkapyöräilyn aktivoimista ja helpottamista mm. suihkutiloin, kampanjoin ja verohelpotuksin. Luonnollisesti puolen kymmentä asiantuntijaa (10 %) kiinnitti huomiota rahoituksen lisäämistarpeeseen, jotta toimenpiteitä voitaisiin toteuttaa.

Yksittäisenä kommenttina todettiin, että lopullisten rakennussuunnitelmien toteuttajalla on myös vaikutusta lopputuloksen laatuun ja käytettävyyteen.

## 8 TUTKIMUKSEN YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT

### 8.1 Yleistä

Kevyen liikenteen haastattelututkimus 2004 koostui kolmesta osatutkimuksesta. Asukkailta tiedusteltiin puhelimitse ja Internet-kyselyllä mielipiteitä kevyen liikenteen nykytilasta, ehdotuksia kevyen liikenteen kehittämisestä ja ajatuksia tulevaisuuden painopisteistä. Lisäksi tehtiin erikseen asiantuntijoille ja päättäjille Internet-kysely, jossa käsiteltiin vain liikkumisen tulevaisuutta. Osatutkimusten tulokset on seuraavassa esitetty vaihteluvälinä tai suuruusluokkaa ilmaisevana lukuna, jos vaihteluväli on ollut pieni. Lisäksi on nostettu esiin joitakin sanallisissa vastauksissa esille tulleita huomioita.

### 8.2 Jalankulku

Jalankulku on perusliikkumistapa: lähes kaikki osatutkimuksiin vastanneet asukkaat liikkuvatkin kävelijöinä ainakin silloin tällöin. Muista jalankulkijaryhmistä suurimpia ovat hölkkäjät tai juoksijat (32–34 % vastaajista), hiihtäjät (20–26 %) ja sauvakävelijät (25–28 %). Rullaluistelijoita ja lastenvaunujen kuljettajia on molempia suunnilleen saman verran 13–14 %. Muut jalankulkijaryhmät ovat selvästi pienempiä, prosentin parin suuruisia.

**Jalankulun syistä** selvästi tärkeimmiksi nousivat ulkoilu ja luonnosta nauttiminen sekä kuntoilu tai terveys, joita yli yhdeksän kymmenestä piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä syinä jalankulkuun. Vastaajista noin kaksi kolmannesta piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä syynä jalankulun mukavuutta ja helppoutta ja 58–73 % nopeutta lyhyillä matkoilla. Vain vajaalle kolmannekselle vastanneista erittäin tärkeä tai tärkeä syy oli se, ettei ollut muuta mahdollisuutta kuin kulkea jalan. Sanallisissa vastauksissa esille tulleita muita merkittäviä tekijöitä olivat koiran ulkoiluttaminen, elämäkatsomukselliset syyt, kävelyn hauskuus ja sosiaalisuus.

**Jalankulun edistämiskeinoista** tärkeimmiksi nousivat lasten liikennekasvatuksen lisääminen, jalkakäytävien ja kävelyteiden rakentaminen, talvikunnossapidon parantaminen ja jalankulun liikenneturvallisuuden parantaminen, joita yhdeksän kymmenestä vastaajasta piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä keinoina. Vähiten tärkeinä keinoina pidettiin korotettujen suojateiden ja risteysalueiden rakentamista, kävelykeskustojen ja -alueiden rakentamista sekä jalankulureittien viihtyisyyden parantamista. Näitä piti kuitenkin erittäin tärkeinä tai tärkeinä vajaa kaksi kolmannesta vastaajista. Sanallisissa vastauksissa tulivat esiin epäkohtina liikennekäyttyminen ja sääntöjen noudattamatta jättäminen (ml. ajoneuvojen nopeudet), jalankulureittien puutteellinen erottelu muista kulkumuodoista (esim. pyöräily, mopot) sekä pienemmät toimenpiteet, kuten roskalaatikoiden puute tai puhtaanapidon riittämättömyys.

**Ulkoilua** kävellen tai hölkkäten harrastaa kesällä päivittäin tai lähes päivittäin reilu puolet osatutkimuksiin vastanneista (52–65 %). Talvella päivittäin tai lähes päivittäin liikkuu 37–46 %. Pari kolme kertaa kuussa tai harvemmin ulkoilee kesällä 4–6 % ja talvellakin vain 8–11 %. Ulkoilun edistämiskeinoista selvästi tärkeimpänä pidettiin talvikunnossapidon parantamista, jonka yhdeksän kymmenestä vastaajasta katsoo erittäin tärkeäksi tai tärkeäksi keinoksi. Tärkeinä keinoina erottuivat myös valaistuksen lisääminen (76–83 %) sekä nykyisten reittien parantaminen ja peruskorjausten tekeminen (75–86 %). Sanallisissa vastauksiksi teemoiksi nousivat mm. koirien ulkoilutuskäytännöt, kävelijöille talvella varattavien ulkoilureittien niukkuus ja tiedotuksen kohentaminen.

**Rullaluistelua** harrastaa kesäisin 13–17 % osatutkimuksiin vastanneista asukkaista. Kolme tai yli kolme kertaa viikossa rullaluistelee 1–3 %, kerran pari viikossa 4–5 % ja pari kolme kertaa

kuussa 3–5 %. Rullaluistelun edellytysten parantamiskeinoista tärkeimmät ovat katujen hyvä puhtaanapito (97–99 % vastanneista pitää erittäin tärkeänä tai tärkeänä) ja asfalttipintojen parantaminen (93–96 %). Vähiten tärkeänä pidettiin asfaltoitujen reittien rakentamista viheralueiden poikki (55–56 %). Sanallisissa vastauksissa nousivat esiin mm. tie- ja katutöiden järjestelyt, asfalttipinnan tasaisuus, hyvät näkemät, reunakivet sekä jalankulun ja pyöräilyn erottelu.

**Hiihtoa** harrastaa talvisin 31–38 % osatutkimuksiin vastanneista asukkaista. Kolme tai yli kolme kertaa viikossa hiihtää 4–5 %, kerran pari viikossa 9–11 %, pari kolme kertaa kuussa 9–13 % ja kerran kuussa 6–9 %. Hiihtämisen edistämiskeinoista selvästi tärkeimmäksi nousi latujen ylläpito ja kunnostus, jota 94 % vastanneista piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä. Varsin tärkeinä pidettiin myös yhdyslatujen lisäämistä asuinalueilta hiihtopaikoille (73–81 %) sekä valaistuksen lisäämistä (73–77 %). Sanallisissa vastauksissa nousi esille hiihtäjien ja toisaalta koiranulkoiluttajien ja muiden lenkkeilijöiden välinen kiista: jalankulku ja koirat haluttiin laduilta pois. Lisäksi kiinnitettiin huomiota latukäytökseen, latujen roskaisuuteen, kuntotiedotukseen, hiihtosuuntiin, opastukseen ja vammaistiedotukseen.

Jalankulun osalta tutkimuksesta voidaan päätellä, että kitkaa aiheuttavat eniten kunnossa- ja puhtaanapito niin talvella kuin kesälläkin sekä monien erityyppisten liikkujien esiintyminen kevyen liikenteen väylillä. Tämä purkautuu vihamielisyytenä, tarpeena saada liikkumiseen selkeät pelisäännöt myös kevyen liikenteen väylille ja liikennevalistuksen kaipuuna.

### 8.3 Pyöräily

Osatutkimuksiin vastanneista asukkaista 79–87 % pyöräilee ainakin joskus. Selvä enemmistö (49–69 %) harrastaa yleistä hyötypyöräilyä eli esim. ostos-, asiointi- ja harrastuksiin pyöräilyä. Muita merkittäviä pyöräilijäryhmiä ovat työmatkapyöräilijät 27–43 %, kuntopyöräilijät 30–33 % ja pyöräretkeilijät ja muut virkistyspyöräilijät 42–48 %. Kokonaan pyöräilemättömiä on 13–21 %.

Pyöräilijöistä 82–85 % **pyöräilee kesällä** kerran tai useammin viikossa ja 33–36 % päivittäin. **Talvella** pyöräilijöistä 73–84 % pyöräilee tuskin koskaan ja 10–19 % kerran tai useammin viikossa. Puhelinhaastattelujen perusteella voidaan arvioida, että noin kaksi kolmannelle pääkaupunkiseutulaisesta pyöräilee kesällä vähintään kerran viikossa ja neljännes pyöräilee tuskin lainkaan. Vastaavasti talvella yhdeksän kymmenesosaa väestöstä ei pyöräile juuri lainkaan. Jos pyörätieverkko olisi talvisin hyvässä kunnossa pyöräilijöistä noin viidennes lisäisi pyöräilyään huomattavasti ja kolmannes jonkin verran. Pääkaupunkiseutulaisen keskimääräiseksi pyöräilysuoritteeksi arvioitiin 400 km/hlö/vuosi..

Vuoden 2003 alussa voimaan tulleella **kypäränkayttösuosituksella** ei näytä olleen sanottavaa vaikutusta sen enempää kypärän käyttöön kuin pyöräilymääriinkään. Pyöräilijöistä kymmenesosa ilmoitti suosituksen vaikuttaneen kypäränkayttöönsä huomattavasti ja toinen kymmenesosa jonkin verran. Pyöräilijöistä 26–31 % oli aiemminkin käyttänyt kypärää. Pyöräilijöistä 95–97 % totesi, ettei suositus ollut vaikuttanut lainkaan heidän pyöräilymääriinsä.

**Pyöräilyn syistä** tärkeimmiksi kohosivat kuntoilu tai terveys sekä ulkoilu ja luonnosta nauttiminen: noin yhdeksän kymmenestä vastaajasta molemmissa osatutkimuksissa piti näitä tekijöitä erittäin tärkeinä tai tärkeinä syinä. Muita tärkeitä syitä ovat riippumattomuus aikatauluisista (82–86 %), nopeus lyhyillä matkoilla (74–86 %) ja ympäristöystävällisyys (71–78 %). Selkeästi vähiten merkittäviksi syiksi jäivät auton käyttömahdollisuuden puuttuminen, huono joukkoliikenneyhteys ja muiden liikkumismahdollisuuksien puuttuminen, joita piti erittäin



tärkeänä tai tärkeänä selvästi alle kolmannes osatutkimuksiin vastanneista pyöräilijöistä. Sanallisissa vastauksissa merkittävänä syinä mainittiin mm. hauskuus, sosiaalisuus ja joukkoliikenteen hankaluudet.

**Pyöräilyn edistämiskeinoista** viitenä tärkeimpänä pidettiin pyöräilyopetuksen ja liikennevalistuksen lisäämistä kouluissa; kevyen liikenteen huomioon ottamisen sisällyttämistä paremmin autoilijoiden ajokoulutukseen ja liikennevalistukseen; pyöräilyn turvallisuuden parantamista; yhtenäisen pyöräilyverkon luomista rakentamalla lisää pyöräteitä, siltoja ja -tunneleita; sekä pyöräteiden kunnossapidon parantamista. Näitä piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä neljä viidestä tai useampi osatutkimuksiin vastanneista asukkaista. Vähiten tärkeinä pidettiin pyöräilyvarusteiden vuokrausta (esim. tavarankuljetuskärryt) sekä tiedotuksen ja markkinoinnin lisäämistä, joita noin 40 % vastaajista piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä. Sanallisia vastauksia tuli runsaasti, ja niissä nousivat esiin erityisesti asenteisiin, liikennekäyttäytymiseen ja -sääntöihin liittyvät kysymykset. Muita teemoja olivat reunakivien madaltaminen, jalankulun ja pyöräilyn erottelu, pyöräpysäköinnin kehittäminen ja viitoituksen parantaminen.

**Pyöräpysäköinnin parantamiskeinoista joukkoliikenneasemilla** osatutkimusten vastaajat olivat varsin yksimielisiä: tärkeimmäksi keinoksi nousi runkolukittavien telineiden lisääminen, jota piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä yhdeksän kymmenestä vastaajasta. Tärkeinä keinoina erottuvat myös perustelineiden (76–77 %) ja kameravalvonnan (67–74 %) lisääminen. Sanallisissa vastauksissa kiinnitettiin huomiota erityisesti pyöräpysäköinnin turvallisuuteen eli varkauksien ja ilkivallan estämiseen. Valvontaa toivottiin. Pyöräpysäköintipaikkoja toivottiin myös lisäävän, merkittävän paremmin ja sijoitettavan lähemmäs asemia. Pantillisten **pyöräilykypärien säilytyslokeroiden** merkitys pyöräilykypärän käytölle voisi olla kohtuullinen: noin viidennes pyöräilijöistä käyttäisi kypärää useammin.

**Pyöräilyn markkinoinnissa** käytettävistä medioista ja keinoista tärkeimmäksi nousi Pääkaupunkiseudun ulkoilukartan jakelun laajentaminen, jota piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä noin neljä viidestä osatutkimuksiin vastanneesta asukkaasta. Televisiota tai radiota, lehdistöä sekä pyöräilykampanjoita ja -tapahtumia pidettiin melko tasaväkisinä viestiminä pyöräilyn markkinoinnissa, ja niitä piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä keinoina kolme neljännessä vastaajasta. Internet jäi selvästi vähiten tärkeäksi. Sanallisissa vastauksissa esille nousi keinoista erityisesti kouluissa tehtävä ja nuorisoon kohdistettava valistus ja kampanjointi sekä niin pyöräilijöiden kuin autoilijoidenkin valistaminen ja kouluttaminen. Myös kartoista löydettiin kehittämisen varaa.

**Pyöräilyyn liittyvästä tiedosta** tärkeimmiksi koettiin liikenteellisesti vaarallisimmat paikat (73–77 % vastanneista piti tietoa erittäin tärkeänä tai tärkeänä), reittien kunto (72–76 %), reittien sijainti (67–79 %), liikennesäännöt (56–69 %) sekä mielenkiintoiset reitit (65–75 %). Tietoa pyörävuokraamojen sijainnista pidettiin vähiten tärkeänä (14–24 %).

Tutkimuksesta voidaan päätellä, että pyöräilyn edistämisen kannalta tärkeää olisi kiinnittää huomiota asenteisiin, liikennesääntöihin ja -valistukseen sekä yleiseen pyöräilyturvallisuuteen. Kunnossapidon ja talvikunnossapidon merkittävyyden lisäksi myös itse pyörätieverkon kattavuudessa, sujuvuudessa ja yhtenäisyydessä on tarkistamista niin yleisellä kuin yksityiskohtaisellakin tasolla.

#### 8.4 Liikkumisen tulevaisuus

Liikkumisen tulevaisuutta koskevat kysymykset esitettiin puhelinhaastattelujen ja Internet-

kyselyn lisäksi päättäjille ja asiantuntijoille suunnatussa Internet-kyselyssä. Kysymykset koskivat liikkumisen tavoitteita ja rahoitusta.

**Tavoitteelliseen kulkumuotojakaumaan** 20 vuoden aikavälillä suhtauduttiin samaan tapaan kaikissa osatutkimuksissa: selvä enemmistö oli sitä mieltä, että jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen (eli ns. kestävien kulkumuotojen) osuuksia liikenteestä tulisi nostaa ainakin vähän. Joukkoliikenteen osuutta halusi kasvattaa merkittävästi 53–75 % vastanneista, pyöräilyn osuutta 41–52 % ja jalankulun osuutta 33–48 %. Aasukkaille kestävien kulkumuotojen käytön merkittävä nostaminen tuntui olevan vähemmän tärkeää kuin päättäjille ja erityisesti asiantuntijoille. Asiantuntijat kuitenkin pitivät jalankulun osuuden merkittävää nostamista vähemmän tärkeänä kuin muut vastaajaryhmät.

**Liikenteeseen kohdistuvan rahoituksen** jakaumat ovat myös eri vastaajaryhmillä varsin samankaltaiset, jos ehkä asiantuntijat ovatkin valmiita lisäämään kestävien kulkumuotojen rahoitusta useammin kuin muiden vastaajaryhmien jäsenet. Päättäjät puolestaan eivät pidä jalankulun tai pyöräilyn rahoituksen kasvattamista yhtä tärkeänä kuin muut ryhmät. Noin viidennes asukkaista ja päättäjistä ja vajaa kolmannes asiantuntijoista on valmis vähentämään autoilun rahoitusta vähän tai merkittävästi.

**Jalankulun tavoitteista** noin 10 vuoden aikavälillä kärkikolmikoksi nousivat jalankulun turvallisuus asuinalueilla, jalankulun miellyttävyys ja esteettömyys asuinalueilla sekä se, että yhteydet joukkoliikennepysäkeille ovat turvalliset ja suorat. Turvallisuutta piti erittäin tärkeänä tavoitteena 69–94 % (asiantuntijat 94 %) ja kahta muuta noin puolet (asiantuntijat 73 %) vastanneista. Kärkikolmikoksin keskinäinen järjestys vaihteli jonkin verran eri vastaajaryhmittäin, mutta vain muutama prosentti vastaajista ei pitänyt niitä tärkeinä tavoitteina. Selvästi vähiten tärkeimpänä tavoitteena pidettiin pihakatujen tapaisten ratkaisujen yleistymistä, jota noin puolet vastaajista ei pitänyt tärkeänä tavoitteena.

**Jalankulkuun kohdistuvan rahoituksen** jakamisessa kunnossapidon määrärahoja ei halunnut kukaan vähentää merkittävästi, vaan 79–94 % halusi nostaa niitä hieman tai huomattavasti. Uuden rakentamisen määrärahoja halusi nostaa hieman tai huomattavasti 51–75 % ja perusparantamisen 73–85 %. Vastaajista 13–21 % katsoi, että jalankulun tiedotuksen ja markkinoinnin määrärahoja voidaan supistaa vähän tai merkittävästi. Asiantuntijat olivat yleisesti ottaen hanakimpia nostamaan määrärahoja.

**Pyöräilyn tavoitteista** noin 10 vuoden aikavälillä ei erotu erityistä kärkijoukkoa, mutta pyöräilyn turvallisuutta niin asuinalueilla kuin kaupunginosien välilläkin pidettiin kaikissa osatutkimuksissa tärkeimpinä. Vastaajista 54–75 % pitää pyöräilyn turvallisuutta asuinalueilla erittäin tärkeänä tavoitteena ja kaupunginosien välisen pyöräilyn turvallisuutta 43–65 %. Erityisesti asiantuntijat korostivat em. tavoitteiden tärkeyttä. Selvästi vähiten tärkeänä pidettiin talvisen työ- ja asiointipyöräilyn lisäämistä.

**Pyöräilyyn kohdistuvan rahoituksen** jakamisessa kunnossapidon tai perusparantamisen määrärahojen vähäiseen supistukseen suostuu vain muutama prosentti, kun taas 20–39 % on valmis nostamaan perusparantamisen ja 26–48 % kunnossapidon määrärahoja huomattavasti. Uuden rakentamisen määrärahoja halusi 13–31 % kaikista vastaajista nostaa huomattavasti. Vain 6–15 % nostaisi tiedotuksen ja markkinoinnin rahoitusta huomattavasti ja 25–35 % hieman. Päättäjät ja asiantuntijat haluavat mieluummin nostaa perusparantamisen kuin kunnossapidon määrärahoja.

Tutkimuksesta voidaan päätellä, että kestäviin kulkumuotoihin panostamisella on ainakin teo-

reettinen kannatus niin asenteellisesti kuin rahoituksellisestikin. Joukkoliikennettä haluttaisiin kuitenkin suosia enemmän kuin jalankulkua ja pyöräilyä, mikä lienee seudullisilla matkoilla realistista. Jalankulun ja pyöräilyn kannalta tavoiteltavinta on liikkumisen turvallisuus. Myös yhteydet joukkoliikenneasemille ja -pysäkeille sekä jalankulun miellyttävyys ja esteettömyys asuinalueilla olivat vastaajille tärkeitä. Rahoitusta ollaan valmiimpia kohdistamaan nykyisen infrastruktuurin kunnossapitoon ja perusparantamiseen kuin uuteen infrastruktuuriin, mutta kuitenkin infrastruktuuriin mieluummin kuin tiedotukseen ja markkinointiin.

## LÄHTEET

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (2002). *Liikkumistottumukset ja niiden muutokset pääkaupunkiseudulla vuonna 2000*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:11. Helsinki, 2002. 86 s.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (1998). *Pääkaupunkiseudun pyöräliikennetutkimus 1997*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1998:1. Helsinki, 1998. 76 s.

YTV, ks. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta.

**LIITTEET**

Liite 1. Tutkimuslomake.

## TUTKIMUSLOMAKE

## TAUSTATIEDOT

1. Minkä ikäinen olette? \_\_\_\_\_ vuotta.
2. Sukupuolenne? 1 Nainen.  
2 Mies.
3. Millä paikkakunnalla asutte? \_\_\_\_\_ Espoo.  
\_\_\_\_\_ Helsinki.  
\_\_\_\_\_ Kauniainen.  
\_\_\_\_\_ Vantaa.  
\_\_\_\_\_ Muu.
4. Montako henkilöä kotitaloudessanne on Teidät \_\_\_\_\_ henkilöä.  
itsenne mukaan lukien?
5. Montako kappaletta seuraavia kulkuneuvoja \_\_\_\_\_ Aikuisten ja nuorten  
kotitaloudessanne asuvilla on käytössään? \_\_\_\_\_ polkupyöriä.  
\_\_\_\_\_ Lasten polkupyöriä (alle  
24").  
\_\_\_\_\_ Mopoja tai moottoripyöriä.  
\_\_\_\_\_ Henkilöautoja.  
\_\_\_\_\_ Muita autoja.
6. Onko Teillä itsellänne käytettävissä polkupyörä 1 Aina tai melkein aina.  
henkilökohtaisiin matkoihinne? 2 Silloin tällöin.  
3 Ei koskaan.
7. Onko Teillä itsellänne henkilöauton kuljettamiseen 1 On.  
oikeuttava ajokortti? 2 Ei ole.
8. Onko Teillä itsellänne käytettävissä auto 1 Aina tai melkein aina.  
henkilökohtaisiin matkoihinne? 2 Silloin tällöin.  
3 Ei koskaan.
9. Millainen joukkoliikennelippu Teillä on tällä hetkellä 1 Jonkin kunnan sisäinen kausilippu ilman  
hallussanne? arvoa  
2 Jonkin kunnan sisäinen kausilippu ja  
arvoa  
3 Seudullinen kausilippu ilman arvoa  
4 Seudullinen kausilippu ja arvoa  
5 Vain arvolippu  
6 Ei ole joukkoliikennelippua.



**Virkistysjalankulku**

13. Kuinka usein ulkoilette kävellen tai hölkäten:	päivittäin tai lähes päivittäin	3-4 kertaa viikossa	kerran pari viikossa	2-3 kertaa kuussa	kerran kuussa	harvemmin tai ei lainkaan
kesällä						
talvella						

(Jos vastaa HARVEMMIN TAI EI LAINKAAN → KYSYMYKSEEN 15.)

14. Miten tärkeitä kävellen tai hölkäten tehtävän ulkoilun edellytysten parantamisessa ovat mielestänne seuraavat keinot?	erittäin tärkeä	tärkeä	ei kovin tärkeä	ei lainkaan tärkeä
- Uusien reittien rakentaminen viheralueille.				
- Nykyisten reittien parantaminen ja peruskorjausten tekeminen.				
- Valaistuksen lisääminen.				
- Talvikunnossapidon parantaminen (auraus, hiekotus).				
- Asuinalueiden kävely-ympäristöjen viihtyisyyden parantaminen (esim. istutuksin, taideteoksin, penkein).				
- Opastuksen ja viitoituksen parantaminen.				
- Reiteistä tiedottamisen lisääminen.				
- Muu tärkeä parantamiskeino, mikä?				

15. Kuinka usein luistelette rullaluistimilla kesällä?	päivittäin tai lähes päivittäin	3-4 kertaa viikossa	kerran pari viikossa	2-3 kertaa kuussa	kerran kuussa	harvemmin tai ei lainkaan
--	---------------------------------	---------------------	----------------------	-------------------	---------------	---------------------------

(Jos vastaa HARVEMMIN TAI EI LAINKAAN → KYSYMYKSEEN 17.)

16. Miten tärkeitä rullaluistelun edellytysten parantamisessa ovat mielestänne seuraavat keinot?	erittäin tärkeä	tärkeä	ei kovin tärkeä	ei lainkaan tärkeä
- Ali- ja ylikulkujen rakentaminen.				
- Pienten tasoerojen (reunakivet, noppakiveykset) vähentäminen.				
- Asvalttipintojen parantaminen.				
- Asvaltoitujen reittien rakentaminen viheralueidenkin poikki.				
- Katujen hyvä puhtaanapito.				
- Muu tärkeä parantamiskeino, mikä?				

17. Kuinka usein hiihdätte talvisin?	päivittäin tai lähes päivittäin	3-4 kertaa viikossa	kerran pari viikossa	2-3 kertaa kuussa	kerran kuussa	harvemmin tai ei lainkaan
--------------------------------------	---------------------------------	---------------------	----------------------	-------------------	---------------	---------------------------

(Jos vastaa HARVEMMIN TAI EI LAINKAAN → KYSYMYKSEEN 19.)



18. Miten tärkeitä hiihtämisen edellytysten parantamisessa ovat mielestänne seuraavat keinot?

- Uusien latulenkkiä tekeminen.
- Pitkämatkaisen latuverkon parantaminen.
- Yhdyslatujen lisääminen asuinalueilta hiihtopaikoille.
- Eri latujen tekeminen eri hiihtotyyleille.
- Omien harjoittelulatuja tai -paikkojen varaaminen lapsille.
- Latujen ylläpito ja kunnostus.
- Valaistuksen lisääminen.
- Taukopaikkojen lisääminen latujen läheisyydessä.
- Tiedotuksen lisääminen laduista.
- Muu tärkeä parantamiskeino, mikä?

erittäin tärkeä      tärkeä      ei kovin tärkeä      ei lainkaan tärkeä


### PYÖRÄILY

19. Seuraavassa muutamia kysymyksiä pyöräilystä ja sen edellytysten parantamisesta. Mitä pyöräilylajeja harrastatte?

- \_\_\_\_\_ Työmatkapyöräilyä.
- \_\_\_\_\_ Muuta hyötypyöräilyä (esim. ostos-, asiointi- ja harrastuskohteisiin).
- \_\_\_\_\_ Kuntopyöräilyä (työmatkojen ulkopuolella).
- \_\_\_\_\_ Pyöräretkeilyä ja muuta virkistyspyöräilyä.
- \_\_\_\_\_ Maastopyöräilyä.
- \_\_\_\_\_ En pyöräile lainkaan.
- \_\_\_\_\_ Muuta, mitä?

(Jos vastaa EN PYÖRÄILE LAINKAAN → KYSYMYKSEEN 26.)

20. Kuinka usein yleensä ajatte polkupyörällä:

	päivittäin tai lähes päivittäin	3-4 kertaa viikossa	kerran pari viikossa	2-3 kertaa kuussa	kerran kuussa	harvemmin tai ei lainkaan
kesällä						
talvella						

21. Lisäisitkö pyöräilyänne talvella hyvissä sääoloissa, jos pyörätieverkko olisi hyvässä kunnossa?

- 1 Huomattavasti.
- 2 Jonkin verran.
- 3 En lainkaan.
- 4 En osaa sanoa.

22. Onko laissa säädetty, vuoden 2003 alussa voimaan tullut pyöräilykypärän käyttösuositus lisännyt kypäränkäyttöänne?

- 1 Huomattavasti.
- 2 Jonkin verran.
- 3 Ei lainkaan.
- 4 Olen käyttänyt ennenkin.
- 5 En osaa sanoa.





*LIKKUMISEN TULEVAISUUS (KYSELYN SUPPEA OSA)*

**Liikenteen tulevaisuus**

- A. Millainen tavoite pitäisi asettaa eri kulkumuotojen käytölle seuraavan 20 vuoden aikana?

	kasvattaa merkittävästi	kasvattaa vähän	pitää nykyisellään	vähentää vähän	vähentää merkittävästi
Joukkoliikenteen osuutta pitäisi					
Pyöräilyn osuutta pitäisi					
Jalankulun osuutta pitäisi					
Autoilun osuutta pitäisi					

- B. Mihin pääkaupunkiseudulla liikenteeseen kohdistuvaa rahoitusta pitäisi tulevaisuudessa kohdistaa nykyistä enemmän? Mistä voitaisiin vastaavasti vähentää?

	kasvattaa merkittävästi	kasvattaa vähän	pitää nykyisellään	vähentää vähän	vähentää merkittävästi
Joukkoliikenteen osuutta pitäisi					
Pyöräilyn osuutta pitäisi					
Jalankulun osuutta pitäisi					
Autoilun osuutta pitäisi					

**Jalankulun tulevaisuus**

- C. Noin 10 vuoden tähtäimellä on tavoiteltavaa, että...

	erittäin tärkeä tavoite	tärkeä tavoite	ei tärkeä tavoite
...jalankulku asuinalueilla on turvallista.			
...jalankulku asuinalueilla on miellyttävää ja esteetöntä.			
...pihakatujen tapaiset ratkaisut, joissa autot, jalankulkijat ja leikkijät mahtuvat samaan tilaan, lisääntyvät.			
...asuinalueille muodostetaan autottomia alueita.			
...jalankulku on asuinpaikan lähiympäristössä pääkulkutapa.			
...päivittäistavarakauppaan kuljetaan jalan.			
...jalankulkuyhteydet joukkoliikenteen pysäkeille ovat turvalliset ja suorat.			

- D. Mihin jalankulkuun kohdistuvaa rahoitusta pitäisi kohdistaa nykyistä enemmän? Mistä voitaisiin vastaavasti vähentää?

	lisätä huomattavasti	lisätä hieman	pitää nykyisellään	vähentää hieman	vähentää huomattavasti
uuden rakentaminen					
perusparantaminen					
kunnossapito					
tiedotus ja markkinointi					

**Pyöräilyn tulevaisuus**

E. Noin 10 vuoden tähtäimellä on tavoiteltavaa, että...

- ...pyöräily asuinalueilla on turvallista.
- ...pyöräily asuinalueilla on sujuvaa.
- ...pyöräily kaupungin osien välillä on turvallista.
- ...pyöräily kaupungin osien välillä on miellyttävää ja sujuvaa.
- ...pyöräily on työmatkoilla merkittävä kulutapa.
- ...pyöräpysäköinti on turvallista, helppoa ja säältä suojattua kaikilla asemilla.
- ...pyöräily työ- ja asiointimatkoilla on yleistä myös talvella.
- ...pyöräily-yhteydet joukkoliikenteen asemille ja pysäkeille ovat turvalliset ja suorat.

erittäin tärkeä tavoite      tärkeä tavoite      ei tärkeä tavoite


F. Mihin pyöräilyyn kohdistuvaa rahoitusta pitäisi kohdistaa nykyistä enemmän? Mistä voitaisiin vastaavasti vähentää?

	lisätä huomattavasti	lisätä hieman	pitää nykyisellään	vähentää hieman	vähentää huomattavasti
uuden rakentaminen					
perusparantaminen					
kunnossapito					
tiedotus ja markkinointi					

**Vapaa vastaustila**

G. Miten muuten voitaisiin kevyen liikenteen edellytyksiä ja suunnittelua parantaa?