

Niko Kortelainen

SATAKUNNAN SEUTULIPPUTUTKIMUS 2011

Logistiikan koulutusohjelma

2011

SATAKUNNAN SEUTULIPPUTUTKIMUS 2011

Kortelainen, Niko
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Logistiikan koulutusohjelma
Maaliskuu 2011
Ohjaaja: Tempakka, Riitta
Sivumäärä: 47
Liitteitä: 13

Asiasanat: seutulippu, seutuliikenne, joukkoliikenne, palvelutaso, tutkimus

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää kokonaiskuva Satakunnan seutulipun tilanteesta vuonna 2011. Tutkimus oli kaksiosainen, ja se jakautui lipun käyttäjille ja liikennöitsijöille suunnattuihin osioihin. Tutkimuksen avulla kerättiin tietoa lipputuotteen ja palvelun kehittämistä varten. Tietoa tarvittiin myös joukkoliikennelain mukaista palvelutasomäärittelyä varten.

Käyttäjäkysely suoritettiin Internet-lomakkeella, jonka lisäksi paperilomakkeita oli saatavilla alueen Matkahuollon toimipisteistä ja linja-autoista. Kyselyssä kysyttiin taustatietojen ja seutulipun käyttöön liittyvien asioiden lisäksi mielipiteitä liikennöintiin, palveluun, infrastruktuuriin ja lipputuotteeeseen liittyen. Liikennöitsijäkysely suoritettiin vapaamuotoisesti sähköpostitse. Siinä tiedusteltiin liikenteenharjoittajien mielipidettä lipun ja liikennöinnin tilanteesta sekä kehitysajatuksia tulevaisuutta silmällä pitäen.

Käyttäjäkyselyyn tuli kaikkiaan 303 vastausta ja liikennöitsijäkyselyyn vastasi neljä liikenneyhtiötä. Tutkimustulokset osoittavat, että Satakunnan seutulippuun ja tutkituihin asioihin ollaan melko tyytyväisiä. Liikennöintiin ollaan vuorotiheyttä ja linjojen kattavuutta lukuun ottamatta tyytyväisiä. Palvelu koetaan myös hyväksi, tosin linja-autokaluston laatuun toivotaan parannusta. Infrastruktuurin osalta pysäkit saavat eniten kritiikkiä.

RESEARCH OF SATAKUNTA REGIONAL TICKET 2011

Kortelainen, Niko

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Logistics

March 2011

Supervisor: Tempakka, Riitta

Number of pages: 47

Appendices: 13

Keywords: regional ticket, regional traffic, public transport, grade of service, research

The purpose of this thesis was to clarify the general view of the situation of the Satakunta regional ticket in 2011. The research consisted of items that were meant for the users and traffic contractors. With this research was gathered up information for developing the Satakunta regional ticket and service. The information was also needed for the definition of the grade of service. That definition is a statutory.

The user inquiry was performed with a form in Internet. There were also paper forms available in the offices of Matkahuolto and in the buses. In the inquiry were asked background information and matters which are related to the use of the ticket. Furthermore, opinions were asked for in connection with traffic, service, infrastructure and the ticket. The traffic contractor inquiry was performed by e-mail. In it was asked their opinions of the regional ticket and traffic. Also development thoughts and scenarios were asked from traffic contractors.

To the user inquiry 303 answers came and four companies answered to the traffic contractor inquiry. The results of the research show that users have been fairly satisfied to the Satakunta regional ticket and to the examined matters. The schedules and routes could be better. It is been satisfied to the service, but it is hoped that the buses are better. About the infrastructure: the bus stops have got the most criticism from users.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	LINJA-AUTOLIIKENNE SUOMESSA	7
3	LAINSÄÄDÄNTÖ	8
4	VIRANOMAISET JA ORGANISAATIOIT	8
4.1	Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikennevirasto	8
4.2	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.....	9
4.3	Alueelliset toimivaltaiset viranomaiset.....	10
5	LIIKENNETYYYPIT	10
6	SEUTULIPPU	12
6.1	Yleistä seutulipusta	12
6.2	Satakunnan seutulippu	12
6.3	Älykortti	14
7	PALVELUTASO	15
7.1	Palvelutasotekijöitä.....	15
7.2	Tavoitteellinen palvelutaso	17
8	INFRASTRUKTUURISTA	18
8.1	Liityntäpysäköinti	18
8.2	Esteettömyys	20
8.2.1	Matalalattiabussit	20
8.3	Pysäkit	21
9	TUTKIMUS	23
9.1	Yleistä joukkoliikennetutkimuksista.....	23
9.2	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet.....	23
9.3	Tutkimuksen toteutus.....	24
10	TUTKIMUSTULOKSET	25
10.1	Käyttäjäkyselyn tulokset	25
10.1.1	Taustatiedot.....	25
10.1.2	Seutulipun käyttö	28
10.1.3	Tyytyväisyys	31
10.1.4	Vapaa sana	38
10.2	Liikennöitsijäkyselyn tulokset	41
10.2.1	Lipputuote	41
10.2.2	Aikataulu	42
10.2.3	Infrastruktuuri	42
10.2.4	Markkinointi ja tiedottaminen.....	43

10.3 Tutkimuksen luotettavuus ja arviointi.....	43
11 YHTEENVETO	44
LÄHTEET.....	46

LIITTEET

LIITE 1	Seutulippualueet ELY-keskuksittain
LIITE 2	Kartta Satakunnan seutulippualueesta
LIITE 3	Satakunnan seutulipun myynti 1998 - 2010
LIITE 4	Satakunnan seutulipun matkat 1998 – 2010
LIITE 5	Satakunnan seutulipun ensimmäinen mainosjuliste vuodelta 1997
LIITE 6	Käyttäjäkyselyn kyselylomake
LIITE 7	Liikennöitsijäkysely
LIITE 8	Tiedote Internetissä
LIITE 9	Lehdistötiedote
LIITE 10	Lehtiartikkeli
LIITE 11	Käyttäjäkyselyn tulokset kuvina
LIITE 12	Kooste vapaan sanan vastauksista
LIITE 13	Risteystilanne

1 JOHDANTO

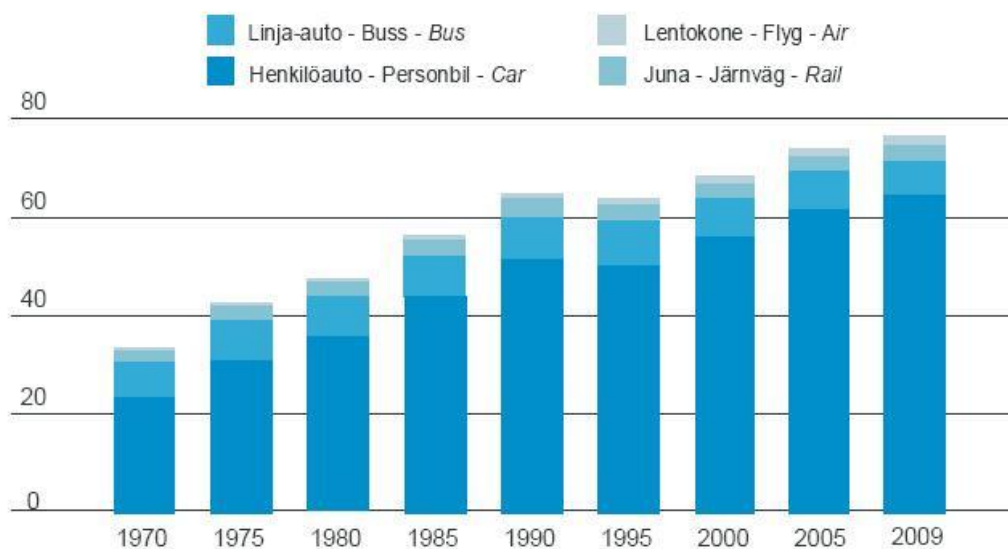
Aiemmin Satakunnan seutulippuun liittyviä mielipiteitä on käyttäjiltä kysely pieni-muotoisesti vuosina 2001 ja 2002 ilmestyneiden Seutulippu-lehtien osana olleilla kyselyillä. Satakunnan seutulippu on ollut tätä tutkimusta tehtäessä käytössä jo reilut 13 vuotta, joten viimeistään nyt oli aiheellista tehdä laajempaa tutkimusta aiheeseen liittyen. Tutkimuksen tarkoituksena oli saada informaatiota ja kokonaiskuva Satakunnan seutulipun ja sen käytön tilanteesta vuonna 2011, jotta tuotetta voidaan kehittää entistä paremmaksi ja sitä kautta seutulipun sekä linja-auton käyttäjämääriä nostetuksi. Tutkimustuloksia on tarkoitus hyödyntää myös määriteltäessä joukkoliikenneläin mukaista palvelutasoa.

Tutkimus oli kaksiosainen ja se jakautui seutulipun käyttäjille sekä liikennöitsijöille suunnattuihin osioihin. Käyttäjäkysely toteutettiin Internet-kyselynä, ja sillä selvitettiin muun muassa käyttäjien tyytyväisyyttä liikennöintiä, palvelua, infrastruktuuria sekä lipputuotetta koskevissa asioissa. Liikennöitsijöiltä puolestaan kysyttiin näkemyksiä liittyen lippujärjestelmän tulevaisuuteen, yleisiin ongelmiin, liikenneinfrastruktuurin tilaan ja kehittämiseen sekä ideoita markkinointiin.

2 LINJA-AUTOLIIKENNE SUOMESSA

Maamme julkisen liikenteen matkustajista bussien osuus on lähes 60 % ja joukkoliikenteessä, pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta, noin 85 %. Suomalaisista yli 2 miljoonaa on ajokortittomia, joten monet ovat riippuvaisia linja-autoista. Vuosittain linja-autolla tehdään noin 330 miljoonaa matkaa, sisältäen kaikki liikennetyypit. Linja-autoliikenteen reittiverkosto on onneksi kattava ja tiheäkin. Se koostuu eri liikennetyypeistä, joista edempänä lisää. Linja-autoyrityksiä Suomessa on vajaat 400 ja joukkoliikenneluvan omaavia yrityksiä tai henkilöitä on yli 700. Tyypillinen linja-autoalan yritys omistaa enintään viisi bussia ja yli sadan bussin yrityksiä on vain kymmenkunta. (Linja-autoliiton www-sivut 2011.)

Kotimaan henkilöliikenne vuosina 1970-2009, mrd henkilökm Inhemska persontrafik åren 1970-2009, mrd person-km Inland passenger traffic in 1970-2009, bill. passenger-km



Kuvio 1. Tilasto kotimaan henkilöliikenteestä (Tietilasto 2009, 11).

3 LAINSÄÄDÄNTÖ

Luvanvaraista linja-autoliikennettä säätelee joukkoliikennelaki, joka astui voimaan 3.12.2009. Sen tavoitteena on kehittää joukkoliikennettä niin, että ihmisten jokapäiväisiä liikkumistarpeita on tyydyttämässä niitä vastaavat joukkoliikennepalvelut. Lisäksi väestömääriltään suurilla kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä on tavoitteena korkea palvelutaso, jotta joukkoliikenteen osuus kulkutapana kasvaa. (Joukkoliikennelaki 869/2009, 2 §, 3 § ja 59 §.)

Joukkoliikennelaissa säädetään muun muassa palvelutasosta, joukkoliikenteen suunnittelusta, liikenneluvista, toimivaltaisista viranomaisista ja tarjouskilpailuista. (Joukkoliikennelaki 869/2009.)

Euroopan Unionin palvelusopimusasetus määrittelee millä tavoin julkinen valta voi puuttua markkinoihin, kun halutaan turvata joukkoliikennepalveluiden määrä sekä laatu. (Liikenne- ja viestintäministeriön www-sivut 2011.)

Korvausta vastaan tapahtuva henkilöiden kuljettaminen on luvanvaraista toimintaa. Linja-autolla tapahtuvaan kuljetukseen tarvitaan joukkoliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan osto- ja tilausliikennettä. Säännöllisessä markkinaehtoisessa reittiliikenteessä tarvitaan lisäksi reittiliikennelupa. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen www-sivut 2011; Linja-autoliiton www-sivut 2011.)

4 VIRANOMAISET JA ORGANISAATIOT

4.1 Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikennevirasto

Linja-autoliikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä valmistelee ja siihen liittyvää ohjausta antaa Liikenne- ja viestintäministeriö. Se määrittelee myös linja-autoliikenteen valtakunnallisen palvelutason. (Liikenne- ja viestintäministeriön www-sivut 2011.)

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alalla toimii Liikennevirasto, joka on keskushallinnon virasto. Se vastaa palvelutason kehittamisestä ja ylläpidosta valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Lisäksi se myöntää avustuksia liikennemuotojen edistämiseksi ja kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä antaa toimilupiin liittyvää ohjausta. (Liikenne- ja viestintäministeriön www-sivut 2011.)

4.2 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, tutummin ELYt, aloittivat toimintansa 1.1.2010, jolloin valtion aluehallinnon uudistus astui voimaan. Tällöin tiepiireistä ja lääninhallitusten liikenneosastoista muodostettiin ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri –vastuualue. ELYjen kaksi muuta vastuualuetta ovat elinkeino, työvoima, osaaminen ja kulttuuri sekä ympäristö. Uudistuksella joukkoliikenneosaaminen tuli kootuksi yhteen ja näin edistyi kokonaisvaltainen liikennejärjestelmätyö. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen www-sivut 2011.)

Joukkoliikenteen osalta ELYt hoitavat hankinta-, lupa-, suunnittelu-, rahoitus- ja joukkoliikenteen toimintaympäristön kehittämistehtäviä maanteilla. Joukkoliikennelain mukaan ELY on myös toimivaltainen viranomaisena, joka määrittelee oman alueensa joukkoliikenteen palvelutason eri toimijoiden kanssa. ELYjen toimivaltaisuuksien alla oleva liikenne perustuu siirtymäajan liikennöintisopimuksiin ja hankittuun liikenteeseen (osto- ja käyttöoikeussopimukset). ELYt myöntävät myös reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia markkinaehtoiselle liikenteelle. Lisäksi ne rahoittavat kaupunki-, seutu- ja työmatkalippuja, myöntävät avustusta paikallis- ja palveluliikenteisiin sekä kehittämishankkeisiin joukkoliikenteen saralla. ELYt hoitavat myös infrastruktuurillisen pohjan toimivalle ja sujuvalle joukkoliikenteelle. Tämä tarkoittaa maanteiden varsilla olevien pysäkkien, katosten ja niiden varusteiden, liityntä-alueiden, joukkoliikenne-etuuksien (kaistat ja liikennevalot) toteuttamista, huoltoa ja kunnossapitoa. ELYn merkitys joukkoliikenteen sujuvuudessa on siis merkittävä. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen www-sivut 2011.)

4.3 Alueelliset toimivaltaiset viranomaiset

Linja-autoliikenteessä toimivaltaisia viranomaisia ovat Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä joukkoliikennelain määrittelemät kunnalliset viranomaiset, joita ovat Hyvinkää, Hämeenlinna (Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan alueella), Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kokkola, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti (Artjärven, Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän alueella), Lappeenranta, Mikke-
li, Oulu, Pori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere (Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven alueella), Turku, Vaasa sekä Helsingin Seudun Liikenne (HSL) -kuntayhtymä (Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Vantaan alueella). (Joukkoliikennelaki 869/2009, 12 §.)

Niiden tehtävänä on määrittää oman toimivalta-alueensa palvelutaso yhdessä kuntien, maakuntien liittojen ja yritysten kanssa. Lisäksi tavoitteena on seudullisen liikennesuunnittelun, kutsujoukkoliikenteen, palveluliikenteen ja matkalippujärjestelmien kehittäminen. (Liikenne- ja viestintäministeriön www-sivut 2011.)

5 LIIKENNETYYYPIT

Paikallisliikenteeksi käsitetään kaupunkien sisäinen liikenne, joka suurissa kaupungeissa on sopimusliikennettä ja keskisuurissa kaupungeissa markkinaehtoista liikennettä. Suurilla kaupunkiseuduilla, kuten pääkaupunkiseudulla ja Turun seudulla, myös kuntarajat ylittävä kaupunkimainen seutuliikenne ymmärretään usein paikallisliikenteeksi. Pienissä kaupungeissa joukkoliikennepalvelut hoituvat läpi ajavien seutuliikenteen linjojen turvin. Sopimusliikenne perustuu tilaaja-tuottaja-malliin, jossa tilaaja (kunta) suunnittelee, kilpailuttaa sekä ostaa liikenteen ja tuottaja (liikennöitsijä) suorittaa liikennöinnin korvausta vastaan. (Jalasto 2005; Linja-autoliiton www-sivut 2011.)

Vakiovuoroliikennettä ajetaan maaseudulla, kaupunkien, kuntien, kuntakeskusten, kaupunkiseutujen välillä ja niiden sisällä. Vakiovuoroliikenne on seutuliikennettä hyvinkin ja sen tarjoamat palvelut ovat tärkeitä kaupungistuvassa Suomessa. Vakiovuoroista markkinaehtoista liikennettä on noin 70 %. ELYjen ja kuntien ostama liikenne täydentää merkittävästi palvelutarjontaa. (Linja-autoliiton www-sivut 2011.)

Pikavuoroja ajetaan kaupunkien välillä ja ne ovat vakiovuoroihin verrattuna nopeita. Nopeus perustuu siihen, että ne pysähtyvät vain pikavuoropysäkeillä ja reitin varrella olevien paikkakuntien linja-autoasemilla tai niihin rinnastettavilla paikoilla. Suomen ensimmäinen pikavuoro ajettiin vuonna 1947 reitillä Kotka-Helsinki, H. J. Holmströmin liikennöimänä. (Ahonen-Virtala 2008; Alifrosti 2005.)

Erikoispikavuorot ovat pikavuoroja hieman nopeampia ja ne pysähtyvät vain lähtösekä määräpaikkakuntien pikavuoropysäkeillä, matkan varrella ei pysähdytä matkustajien ottamista tai jättämistä varten. Erikoispikavuoroja ajetaan suurten paikkakuntien välillä. Ensimmäisen erikoispikavuoron ajoi Matka-Autot Oy vuonna 1978 reitillä Helsinki-Turku. Pikavuoroilla asiakkaalta peritään voimassa olevan taksan lisäksi pikavuorolisää. (Ahonen-Virtala 2008; Alifrosti 2005.)

Palveluliikenne on useimmiten pienkalustolla liikennöitävää joustavaa liikennettä ja sitä voidaan hoitaa myös kutsuohjatusti. Palveluliikennettä voi käyttää jokainen sitä tarvitseva, mutta se on suunniteltu erityisryhmien (vanhukset, invalidit) tarpeet huomioiden. Kalusto on matalalattiaista, joten rollaattoreilla ja pyörätuoleilla pääsee sujuvasti kyytiin. Aikataulut ovat joustavia eli kiirettä ei ole ja tarvittaessa kutsusta matkustaja noudetaan vaikka kotiovelta. (Ahonen-Virtala 2008; Linja-autoliiton www-sivut 2011.)

Tilausliikenne on nimensä mukaisesti asiakkaan tilauksen ja toiveiden mukaan suoritettavaa liikennettä. Asiakaskuntaa ovat mm. koulut, kunnat, matkatoimistot, yritykset, yhdistykset ja seurakunnat. Tilausajaja voidaan asiakkaan toiveiden mukaan ajaa millä tahansa linja-autolla, mutta usein asiakas haluaa korkeatasoisen ja varustellun turistibussin. Tilausliikenne on kilpailtu hinnoiltaan tiukalle, eikä jatkuvasti kasvaneet polttoainekustannuksetkaan helpota liikennettä harjoittavien yritysten tilannetta. Lisäksi

uusia muutaman auton yrittäjiä työntyy markkinoille verrattain paljon. (Ahonen-Virtala 2008; Linja-autoliiton www-sivut 2011.)

6 SEUTULIPPU

6.1 Yleistä seutulipusta

Seutulippu on edullinen lipputuote, jonka voimassaoloaikana sillä voi matkustaa ko. seutulippualueen busseissa rajattomasti. Seutulipun voimassaoloaika on 30 vuorokautta ja hinta määräytyy asuinkunnan mukaan. Lipun käyttäjiltä voidaan lisäksi periä pikavuoro- tai yölisää. Seutulipun voi ostaa Matkahuollosta tai asiamiespisteestä. 30 vuorokauden lisälatauksia voi tehdä Matkahuollon ja asiamiespisteiden lisäksi myös linja-autoissa sekä R-Kioskeissa. Korttia ostettaessa ensimmäistä kertaa peritään siitä 6,50 euron suuruinen korttimaksu, jota ei palauteta. (Matkahuollon www-sivut 2011.)

Säännöllisesti jonkin seutulippualueen linja-autoilla matkustaville seutulippu on edullisin maksuväline. Muihin lippuvaihtoehtoihin verrattuna seutulipun käyttäjä säästää 20 - 50 % ja oman auton käyttöön verrattuna säästöt voi olla useampia satoja euroja kuukaudessa. Seutulippualueita Suomessa on 39 kappaletta ja ne on lueteltu liitteessä 1. (Matkahuollon www-sivut 2011.)

6.2 Satakunnan seutulippu

Satakunnan seutulippu otettiin käyttöön elokuussa vuonna 1997, jolloin mukana oli 21 kuntaa. Laitila ja Säskylä liittyivät mukaan vuoden 1998 alusta sekä Kiikoinen tammikuussa 1999. Tällä hetkellä mukana on 24 kuntaa, jotka ovat lueteltu taulukossa 1. Satakunnan seutulippualueen uusin kunta on 1.1.2011 mukaan liittynyt Sastamala. Seutulipun voivat hankkia järjestelmässä mukana olevien kuntien asukkaat. Satakunnan seutulipun myynti- ja matkatilastot löytyvät liitteistä 3 ja 4. (Satakunnan seutulipun www-sivut 2011.)

Taulukko 1. Satakunnan seutulippualueen kunnat ja hinnat (Matkahuollon www-sivut 2011).

KUNTA	HINTA (€/kk)	KUNTA	HINTA (€/kk)
Eura	80	Luvia	55
Eurajoki	60	Merikarvia	70
Harjavalta	60	Nakkila	55
Huittinen	85	Pomarkku	60
Honkajoki	60	Pori (30 km)	55
Jämijärvi	60	(yli 30 km)	80
Kankaanpää	70	Pyhäranta	65
Karvia	60	Rauma (30 km)	60
Kiikoinen	100	(yli 30 km)	85
Kokemäki	65	Sastamala	105
Köyliö	80	Siikainen	70
Laitila	75	Säkylä	75
Lavia	70	Ulvila	55

Pori: 55 euron hintaisella lipulla voi matkustaa Karhukuntien (Harjavalta, Luvia, Nakkila, Pori, Pomarkku ja Ulvila) alueella. 80 euron hintaisella lipulla voi matkustaa koko seutulippualueella. (Satakunnan seutulipun www-sivut 2011.)

Rauma: 60 euron hintaisella lipulla voi matkustaa Euran, Eurajoen, Laitilan, Pyhärannan ja Rauman alueella. 85 euron hintaisella lipulla voi matkustaa koko seutulippualueella. (Satakunnan seutulipun www-sivut 2011.)



Kuva 1. Satakunnan seutulipun tunnus (Satakunnan seutulipun www-sivut 2011).

6.3 Älykortti

Älykortti toimii siinä olevan mikropiirin avulla. Mikropiiriin voidaan ohjelmoida tietoja ja toimintoja riippuen kortin halutusta käyttötavasta. Korttia on mahdollista käyttää mm. maksuvälineenä, tietovarastona ja käyttöoikeuksien antajana. Älykortti voi olla kontaktillinen tai kontaktiton. Linja-autoliikenteessä käytettävistä älykorteista Matkahuolto käyttää kontaktillisia kortteja, jotka pitää työntää rahastuslaitteen lukijaan. Monissa kaupungeissa, kuten Turussa ja Helsingissä, on käytössä kontaktittomia kortteja, jotka luetaan viemällä ne lähelle etäkortinlukijaa. Kontaktittoman kortin etuna on sen käyttönopeus verrattuna kontaktilliseen korttiin. Tällä on merkittävä vaikutus mm. suurissa kaupungeissa ruuhka-aikaan. (Jalasto 2005.)

Suomessa joukkoliikenteen älykorttipohjaisten maksujärjestelmien kehittäminen sai alkunsa 1980-luvun lopulla. Joukkoliikenteen maksuvälineenä älykorttia kokeiltiin Kotkassa 1988. Tämä kokeilu oli ensimmäinen laatuaan. Kehitystyön tuloksena älykortista saatiin luotettava ja paperisia lippuja tehokkaampi maksuväline joukkoliikenteeseen. Vuonna 1997 Matkahuolto päätti korvata paperiliput älykortilla ja näin siitä tuli valtakunnallinen maksuväline. Vuonna 2005 Suomessa oli käytössä Matkahuollon valtakunnallinen älykorttijärjestelmä, 14 paikallista älykorttijärjestelmää, kuusi monisovelluksellista kaupunkikorttijärjestelmää ja erilaisia liikuntaesteisten maksujärjestelmiä takseissa. (Jalasto 2005.)

Seutuliput ladataan Matkahuollon matkakortille, joka on kontaktillinen sirukortti. Seutulippua hankittaessa matkakortti maksaa 6,50 euroa ja sille voi ladata uusia 30 vuorokauden kausia. Kortin kapasiteetti on kuitenkin vain 59 vuorokautta, joten kausia ei ole mahdollista ladata useita. Kortin tekninen käyttöikä on korttityypistä riippuen 3-5 vuotta, jonka kuluttua on jälleen ostettava uusi kortti. Korttia on säilytettävä huolellisesti, kuten esimerkiksi sirullista pankkikorttia. (Matkahuollon www-sivut 2011.)



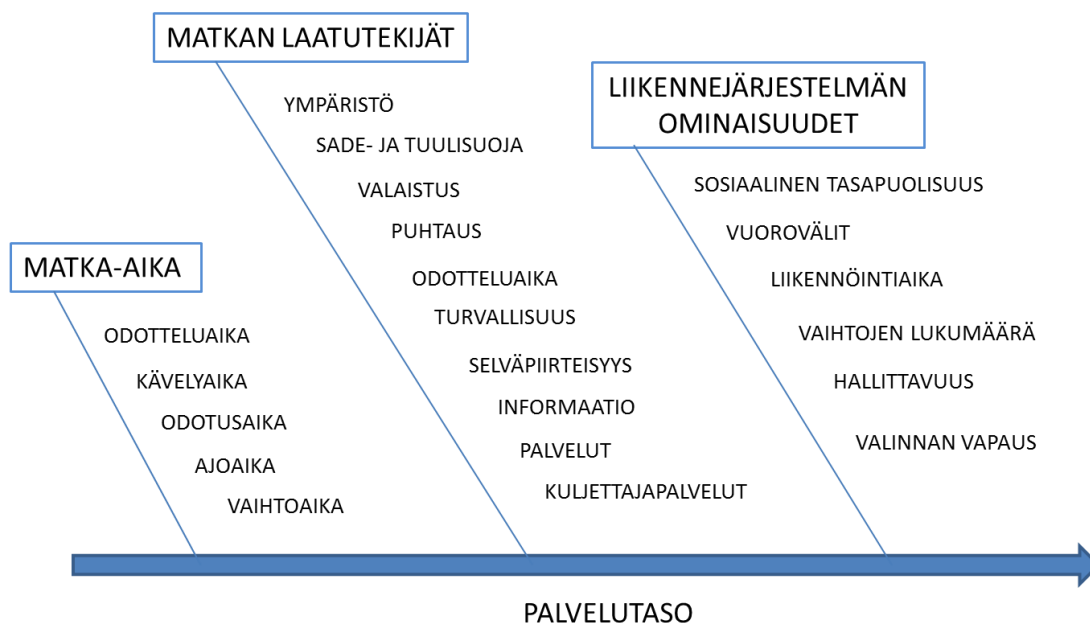
Kuva 2. Matkahuollon matkakortti (Matkahuollon www-sivut 2011).

7 PALVELUTASO

7.1 Palvelutasotekijöitä

”Joukkoliikenteen palvelutaso on eri tekijöiden yhteisvaikutuksena syntyvä kokonaiskuva tarkasteltavana olevan alueen yhteyksien laadusta ja määrästä.” (Mäntynen ym. 2006, 112.)

Palvelutaso voidaan mieltää matkan kokonaislaadun kuvaukseksi. Millaiseksi asiakas palvelutason kokee? Yksistään liikennepalvelujen olemassaolo ja kattavuus eivät riitä vaan päätös linja-auton käyttämisestä perustuu moniin eri tekijöihin. (Ahonen-Virtala 2008.)



Kuvio 2. Joukkoliikenteen palvelutasotekijöitä (Mäntynen ym. 2006, 112).

Niin sanottu matkavastus joukkoliikenteessä muodostuu palvelutasosta ja matkan hinnasta. Osatekijöistä tärkein on matka-aika. Matka-ajan rasittavimmiksi osiksi koetaan usein odotus- ja kävelyajat. Kävely aika riippuu tietenkin matkan pituudesta lähtöpaikan ja pysäkin välillä. Tuohon matkaan on mahdollista vaikuttaa muuttamalla linjastorakennetta tai linjareittiä. Odotusaika puolestaan riippuu vuorotiheydestä. Jos vuoroväli on alle 10 minuuttia, on odotusaika keskimäärin noin puolet vuorovälistä. Pidemmän vuorovälin linjoilla odotusaika on luonnollisesti lyhyempi, sillä tällöin matkustajat seuraavat aikatauluja. Ruuhkat ja huonot ajo-olosuhteet vaikuttavat heikentävästi aikataulussa pysymiseen, joka lisää matka-aikaa. Ns. piilotetuksi odotusajaksi kutsutaan aikaa, joka on pakko käyttää lähtöpaikassa odottaessa lähtöä pysäkillä. (Mäntynen ym. 2006.)

Matkan pituus ja matkanopeus vaikuttavat ajoaikaan. Matkan pituuteen voi vaikuttaa kaavoituksen yhteydessä suoritettavalla toimintojen järkevällä sijoittelulla. Matkanopeutta voidaan lisätä joukkoliikenne-etuuksilla, joita ovat mm. liikennevaloetuedet, joukkoliikennekaistat ja –kadut. (Mäntynen ym. 2006.)

Matkaan vaikuttavia laatutekijöitä ovat esteettinen ympäristö, pysäkkikatokset, valaistus, kaluston puhtaus, turvallisuus koko matkan aikana, informaatio sekä asiakaspalvelu kuljettajan toimesta. (Ahonen-Virtala 2008.)

Hinnoittelulla voidaan merkittävästi vaikuttaa linja-auton houkuttelevuuteen matkustusvälineenä. Mielestäni tässä onkin onnistuttu hyvin, kun verrataan seutulipun ja kertalippujen hintoja keskenään, puhumattakaan yksityisautoilun hintatasosta alati nousevine polttoainekustannuksineen. Vuorovälillä on vaikutusta odotusaikaan sekä myös vaihtoaikoihin silloin, kun linjojen aikatauluja ei ole sovitettu yhteen. Luonnollisesti tiheämpi vuoroväli vaikuttaa positiivisesti kyseisen kulkutavan houkuttelevuuteen. Yleensäkin vaihdot koetaan epämiellyttäväiksi, mutta vaihtojen määrän, mahdollisen odotusajan ja kävelyn lisääntyminen nakertavat innostusta matkustaa linja-autolla. (Mäntynen ym. 2006.)

Joukkoliikenteen selvyyttä ja ymmärrettävyyttä linjaston sekä maksujärjestelmän suhteen kuvaa hallittavuus. Valinnan vapaus reitin ja kanssamatkustajien suhteen on lähes mahdotonta nykyisellä järjestelmällä ja välineillä, sillä resurssit ovat erittäin rajalliset. Toki voi valita ruuhka-aikojen ulkopuolisen vuoron, jolloin on vähemmän kanssamatkustajia, mutta tämäkin valinnan mahdollisuus rajoittuu vuorotarjontaan. (Mäntynen ym. 2006.)

7.2 Tavoitteellinen palvelutaso

Tavoitteellinen palvelutaso joukkoliikenteessä ryhmitellään kolmeen luokkaan:

- Perustaso
 - autottomien perustarpeet
 - toimintojen sijoittelusta johtuvat perusliikkumistarpeet (koulu- ja työmatkat jne.)
- Tavoitetaso
 - joukkoliikennepalveluita kaupunkiseutukohtaisten tavoitteiden mukaisesti (kaupunkimaisena paikallisliikenteenä)
- Kilpailutaso
 - joukkoliikennepalvelut kilpailukykyisiä henkilöauton kanssa
 - tasavertainen liikennejärjestelmä
 - tällä tasolla on jo merkitystä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun. (Mäntynen ym. 2006.)

8 INFRASTRUKTUURISTA

8.1 Liityntäpysäköinti

Kaupunkien keskustoissa ei voida, usein ei halutakaan, tarjota pysäköintitilaa, vaikka kysyntää niille olisikin. Sen sijaan kaupunkien laitamille, hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle järjestetään pysäköintialueita. Kaupunkiin tuleva voi jättää autonsa tällaiselle liityntäpysäköintialueelle ja jatkaa siitä matkaansa keskustaan linja-autolla tai mahdollisuuksien mukaan raideliikennettä hyödyntäen. Tämä on yksi keino suosia joukkoliikennettä ja vähentää keskikaupungin ruuhkia sekä vähentää pysäköintiongelmia. (Ojala 2005.)

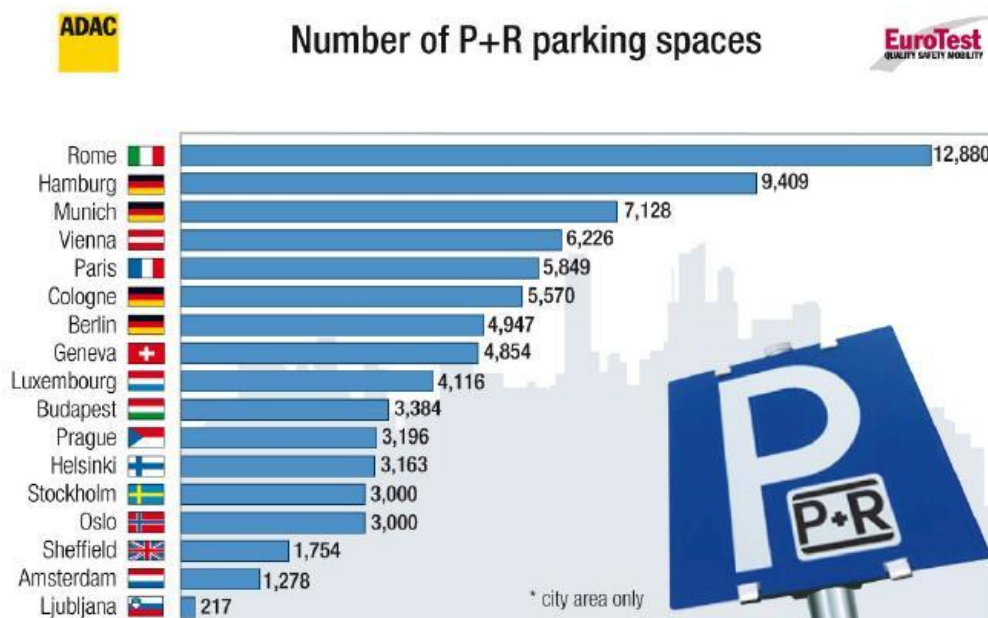
On tärkeää, että liityntäpysäköintialueet ovat kaupunkien sisääntuloväyliltä helposti saavutettavissa. Lisäksi pysäköinnin tulee olla ilmaista tai hyvin halpaa. Kävelyn pysäkillä tulee olla lyhyehkö ja helppokulkuinen. Pääkaupunkiseudulla liityntäpysäköintialueita on 56 kappaletta ja niiltä liityntämahdollisuus joko lähijunaan, metron, raitiovaunuun tai linja-autoon. (Ojala 2005; Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän www-sivut 2011.)

Hyvä esimerkki seudullista linja-autoliikennettä palvelevasta liityntäpysäköinnistä löytyy Kirkkonummelta, Turun väylän varrelta. Veikkolan liityntäpysäköintialueella on 60 autopaikkaa ja 30 runkolukittavaa pyöräpaikkaa. Pysäköintiaikaa ei ole rajoitettua ja liityntämahdollisuus on bussilinjoille U280 sekä U290. Kyseisten linjojen vuoroväli on ruuhka-aikaan keskimäärin 15 minuuttia ja muina aikoina noin tunti. Matka-aikaa Helsinkiin on reilut puoli tuntia. (Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän www-sivut 2011.)



Kuva 3. Veikkolan liikeyntäpysäköintialueen sijainti (Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän www-sivut 2011).

Liityntäpysäköintialueet ovat ympäri Eurooppaa hyvin yleisesti käytössä. Mitä isompi kaupunkialue, sitä enemmän liikeyntäpysäköintipaikkoja on. Euroopassa liikeyntäpysäköinti tunnetaan nimellä Park and ride, lyhenne P+R. (Eurotest 2011.)



Kuvio 3. Liityntäpysäköintipaikkojen määriä Euroopan kaupungeissa (Eurotestin www-sivut 2011).

8.2 Esteettömyys

Esteetön ympäristö, rakennus tai joukkoliikenneväline toteutuu, kun se on kaikille käyttäjille toimiva, turvallinen ja miellyttävä ja sinne on helppo päästä. Joukkoliikenteessä esteettömyys koostuu kaikkien käyttöön soveltuvista liikennevälineistä, pysäkki- ja laiturirakenteista sekä asema- ja terminaalirakennuksista. Myös aikataulutietojen saatavuus kaikille on osa esteettömyyttä. (Invalidiliitto 2011.)

Linja-autoissa esteettömyysvaatimuksiin on vastattu matalalattiabusseilla, joihin noustessa ei ole portaita vaan yhdellä askeleella on jo auton lattiatasolla. 2000-luvulla matalalattiaiset linja-autot ovat yleistyneet etenkin kaupunkiliikenteessä. Esimerkiksi Turun kaupungin sisäinen sopimusliikenne hoidetaan kokonaan ja useat seutuliikenteen vuorotkin matalalattiakalustolla. (Wikipedia 2011.)

8.2.1 Matalalattiabussit

Matalalattiabussit on jaettavissa kahteen ryhmään, LE-tyyppisiin ja täysmataliin. Low entry (LE) –tyyppiset linja-autot ovat etuosastaan matalia. Astuttaessa etuovesta sisään on yhdellä askeleella lattiatasolla, joka ulottuu etuovelta keskiovelle. Keskiöven jälkeen on valmistajasta riippuen yksi tai kaksi askelmaa korkeammalla oleva takaosa. Tämän tyyppiset autot ovat nykypäivänä tyypillisiä kaupunkiliikenteessä, jolloin ovijärjestys on 2+2+1 tai 1+2+1. Autoja on saatavana seutuliikenteeseen sopivampana ovijärjestyksellä 1+1+0, jolloin penkkimäärää tai istuinväljyyttä saadaan kasvatettua.

Täysmatalien linja-autojen lattiataso on sama etuovelta takaovelle asti, ja nämä sopivat oikeastaan vain kaupunki- ja palveluliikennekäyttöön. Ilmajousitetut matalalattiabussit ovat varustetut niiaus -toiminnolla, joka päästää pysäkin puoleisista palkeista ilmaa pois, jolloin auto kallistuu ja korkeusero katutasoon nähden pienenee. Keski sillat ovat myös yleensä varustetut käännettävillä rampeilla, jolloin myös pyörätuolia käyttävien matkustaminen tavallisella linjaliikennevuorolla tulee mahdolliseksi. Myös lastenvaunujen kanssa autoon nousu on huomattavasti helpompaa.

Ruotsissa paikallislinjojen lisäksi monia seutulinjoja ja kaukoliikennevuorojakin liikennöidään nykyään matalalattiabusseilla. Esimerkiksi Vänernin ja Vätternin välisellä alueella sijaitsevien kuntien, kuten Falköping, Mariestad, Skara, Skövde, Tidaholm ym., välillä Västtrafik ajaa useita linjoja pelkästään matalalattiaisella kalustolla. Toimintasuunnitelmassaan Västtrafik aikoo hankkia vuosina 2012–2014 lisää matalalattiakalustoa niistä saatujen hyvin kokemusten perusteella ja houkutellakseen myös huonojalkaisia sekä invalideja käyttämään linja-autoa. (Tidaholmin kunnan www-sivut 2011; Västtrafik 2010.)



Kuva 4. Matalalattiabussi etuovelta. (Kuvannut Niko Kortelainen)

8.3 Pysäkit

Suomessa maaseudulla ja pääteiden varsilla olevat pysäkit ovat tyypillisesti hyvin heikosti varusteltuja. Levennykseltä ei välttämättä löydy kuin tolppa ja jalankulkuyhteyskin on kehno. Mikäli katos pysäkillä on, niin sekin vanerista tai pellistä kasattu hoitamaton rakennelma. Tällaisten katosten ongelmana on se, että lähestyvän linja-auton kuljettajan on erittäin hankala nähdä katoksessa seisovaa matkustajaa. Tämä aiheuttaa ongelmia ajettaessa suuremmalla nopeudella pysähtymismatkan ollessa pidempi. Tämän tyyppiset katokset ovat ajoradan puoleiselta sivulta avonaisia ja usein

talvisin käyttökelvottomia, sillä ohitse ajanut lumiaura on lennättänyt lumivallin katoksen alle. Kurakelillä linja-autoa odottava ei saa avonaisessa katoksessa suojaa ohijavien autojen renkaista lentäviltä roiskeilta. Lisäksi valaistuksen puute heikentää mahdollisuutta nähdä pysäkillä seisova odottaja sekä alentaa turvallisuudentunnetta.

Iso-Britanniassa toimiva Trueform suunnittelee ja valmistaa erilaisia joukkoliikenteen infrastruktuuriin liittyviä tuotteita, kuten pysäkkikatoksia, elektronisia aikataulunäyttöjä, turvajärjestelmiä, lippuautomaatteja yms. Pysäkkikatoksia on saatavilla monenlaisia, ja ne sopivat erilaisiin ympäristöihin sekä liikennemääriin. Suomen talvisiin olosuhteisiin sopivat erityisesti katokset, joissa ovat seinät myös tien puolella tuomassa lisäsuojaa odottajalle ja estäen myös lumen pääsyn katokseen sisään. Lisäksi näiden katosten seinät ovat läpinäkyviä ja valaistuja, jolloin odottaja on helpompi havaita liikkuvasta autosta. (Trueformin www-sivut 2011.)



Kuva 5. Trueformin pysäkkikatoksessa läpinäkyvät, suojaavat seinät (Trueformin www-sivut 2011).

9 TUTKIMUS

9.1 Yleistä joukkoliikennetutkimuksista

Joukkoliikenteen suunnittelutyön pohjaksi tarvitaan tietoa erilaisista asioista. Joukkoliikenteen tarpeisiin tehtävillä tutkimuksilla selvitetään usein matkustuskysyntää, toiminnan sujuvuutta, palvelutasoa tai asiakastyytyväisyyttä. Omanlaisiaan joukkoliikennetutkimuksia ovat matkustajalaskennat, matkanopeustutkimukset, viivytystutkimukset, pysäkkioperaatiotutkimukset ja kuormitusprofiilitutkimukset. (Ojala 2005; Mäntynen ym. 2006.)

Joukkoliikennetutkimuksien menetelminä käytetään yleisesti haastatteluja ja kyselyjä. Yksinkertaisimmillaan haastattelu on linja-autossa suoritettava matkustajahaastattelu. Muita tapoja ovat puhelin- ja käyntihaastattelut sekä erilaiset kyselyt. Internetissä vastattavat kyselyt ovat nykyaikaa. Palvelutasoa ja tyytyväisyyttä tutkitaan asiakastyytyväisyystutkimuksilla. (Ojala 2005.)

9.2 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Tutkimuksen tarkoituksena oli saada informaatiota ja kokonaiskuva Satakunnan seutulipun tilanteesta vuonna 2011, jotta tuotetta voitaisiin kehittää entistä paremmaksi ja sitä kautta seutulipun sekä linja-auton käyttäjämääriä nostetuksi.

Tutkimus tuli suureen tarpeeseen, sillä vastaavaa laajempaa tutkimusta Satakunnan seutulippualueella ei ole aikaisemmin tehty. Vuoden 2009 lopulla voimaan astunut uusi joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia määrittelemään palvelutason vuoden 2011 aikana, joten tutkimuksella hankittua tietoa tarvittiin myös sen pohjaksi.

9.3 Tutkimuksen toteutus

Tutkimus oli kaksiosainen, ja se jakautui seutulipun käyttäjille sekä liikennöitsijöille suunnattuihin osioihin. Käyttäjäkysely toteutettiin Internet-kyselynä hyödyntäen Satakunnan ammattikorkeakoulun käytössä olevaa E-lomake-järjestelmää. Vastausaika oli 10.1.–11.2.2011. Vastaajien määrän nostamiseksi tarjottiin myös mahdollisuus vastata paperilomakkeella, joita oli saatavilla Satakunnan seutulippualueella Matkahuollon toimipaikoista ja linja-autoista. Paperilomakkeet oli mahdollista palauttaa samoihin paikkoihin. Kyselystä tiedotettiin alueen kuntien, ELY-keskuksen ja Matkahuollon www-sivuilla sekä Satakunnan ammattikorkeakoulun yksiköiden sähköisillä ilmoitustauluilla. Lisäksi asiasta lähetettiin lehdistötiedote alueen medialle.

Kyselyn aluksi tiedusteltiin vastaajan taustatietoja (sukupuoli, ikä, asuinunta, mitä tekee, omistaako ajokortin, onko käytössä henkilöauto, kulkumuoto ennen seutulipun hankintaa ja mikä on käytössä olevan seutulipun hinta). Toisena osa-alueena oli seutulipun käyttöön liittyviä kysymyksiä (kauanko seutulippu on ollut käytössä, sen ensisijainen käyttötarkoitus, mihin matka pääasiassa suuntautuu, missä lippua lataa sekä matkojen pituudet kotoa pysäkille ja pysäkiltä työpaikalle tai muuhun).

Kolmannessa osa-alueessa kysyttiin tyytyväisyyttä liikennöintiin, palveluun, infrastruktuuriin ja lipputuotteeseen liittyvissä asioissa. Liikennöintiä koskevat asiat olivat matka-aika, vuorotiheys, täsmällisyys ja luotettavuus, linjojen/reittien kattavuus sekä vaihtojen sujuvuus. Palveluun liittyvät seikat olivat kuljettajan asiakaspalvelu ja ajo-tapa, kaluston laatu sekä aikataulujen saatavuus. Infrastruktuurin alta löytyivät esteetömyys, pysäkkien kunto ja varustelu, turvallisuus odotusaikana sekä liityntä-pysäköinti. Lipputuotteeseen liittyen oleellisia olivat osto-/latauspaikkojen määrä, seutulipun hinta ja oston/lataamisen helppous. Vastaus oli annettava viisiportaisella asteikolla; tyytyväinen – melko tyytyväinen – en osaa sanoa – melko tyytymätön – tyytymätön.

Kyselyn viimeisenä osana oli vielä vapaan sanan kenttä, jossa oli mahdollista antaa ehdotuksia seutulipun käytön edistämiseksi tai muuta palautetta. Internet-lomakkeessa vapaa sana oli rajoitettu 200 merkkiin. Vastaajia houkuteltiin arvonnalla, jonka palkintona oli kaksi kappaletta yhden kuukauden seutulippuja.

Liikennöitsijäkysely suoritettiin sähköpostitse, ja vastausaikaa oli kolme viikkoa tammikuun 2011 alussa. Liikennöitsijöiltä kysyttiin näkemyksiä liittyen lippujärjestelmän tulevaisuuteen, yleisiin nykyhetken ongelmiin, liikenneinfrastruktuurin nykytilaan ja kehittämiseen sekä ideoita markkinointiin. Tutkimuksen tässä osassa vastaamista ei rajoitettu vastausvaihtoehdoilla tai lomakkeilla, sen sijaan annettiin suuntaviivoja vastaamisen avuksi. Myöskään vastausten muotoa tai pituutta ei rajoitettu. Kyselylomake löytyy liitteestä 6.

10 TUTKIMUSTULOKSET

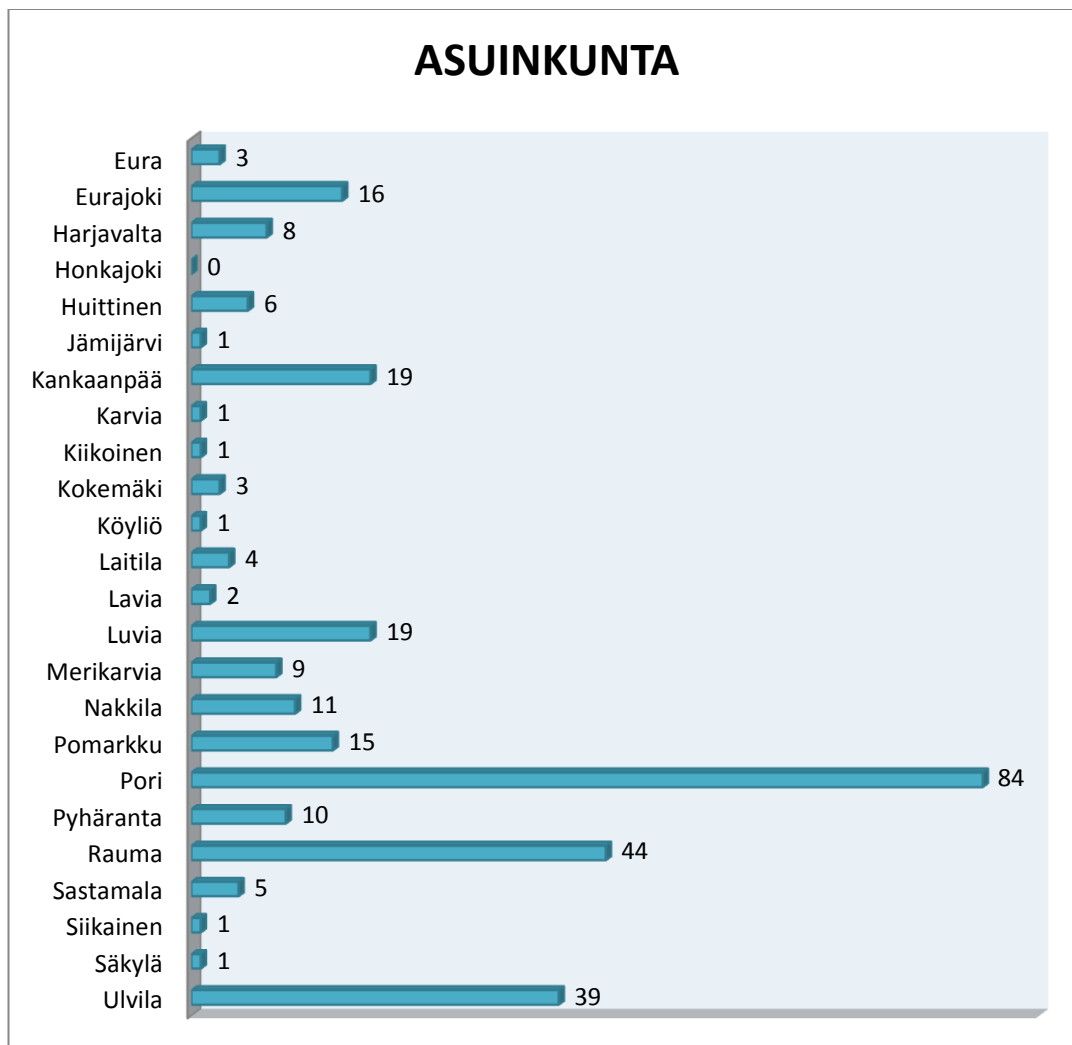
10.1 Käyttäjäkyselyn tulokset

10.1.1 Taustatiedot

Vastauksia kyselyyn tuli yhteensä 303 kappaletta, joista 174 annettiin Internetissä ja 129 paperilomakkeella. Satakunnan seutulipulle löytyy käyttäjiä jokaisesta ikäryhmästä ja enemmistö on naisia, mutta moni mieskin lippua käyttää. Tämän tyyppisissä kyselytutkimuksissa on yleistä, että naiset ovat aktiivisempia. Tämä yleistys käy toteen myös tämän tutkimuksen osalta, sillä vastaajista naisia oli 78 % ja miehiä 22 %. Haasteena olisi saada miehetkin yhä enemmän jättämään auton kotipihaan ja siirtymään linja-auton kyytiin, ainakin työmatkoiksi. Vastaajista suurimmat ikäryhmät olivat 45–54-vuotiaat (26 %) ja 25–34-vuotiaat (20 %). Ikäryhmät 18–24, 35–44 ja 55–65-vuotiaat vastasivat lähes yhtä aktiivisesti. Vähiten vastasivat alle 15 ja yli 65-vuotiaat, joka on ymmärrettävää vähäisemmän liikkumistarpeen vuoksi.

Kunnan asukasluku luonnollisesti vaikuttaa lipun käyttäjämääriin, mutta osaltaan myös huonot tai mutkikkaat linja-autoyhteydet nostavat kynnystä käyttää linja-autoa. Eniten vastauksia tuli porilaisilta (84 kpl), raumalaisilta (44 kpl) ja ulvilalaisilta (39 kpl). Yli kymmenen vastausta tuli Eurajoelta, Kankaanpäästä, Luvialta, Nakkilasta ja Pomarkusta. Alle kymmenen vastauksen kuntia olivat Eura, Harjavalta, Huittinen,

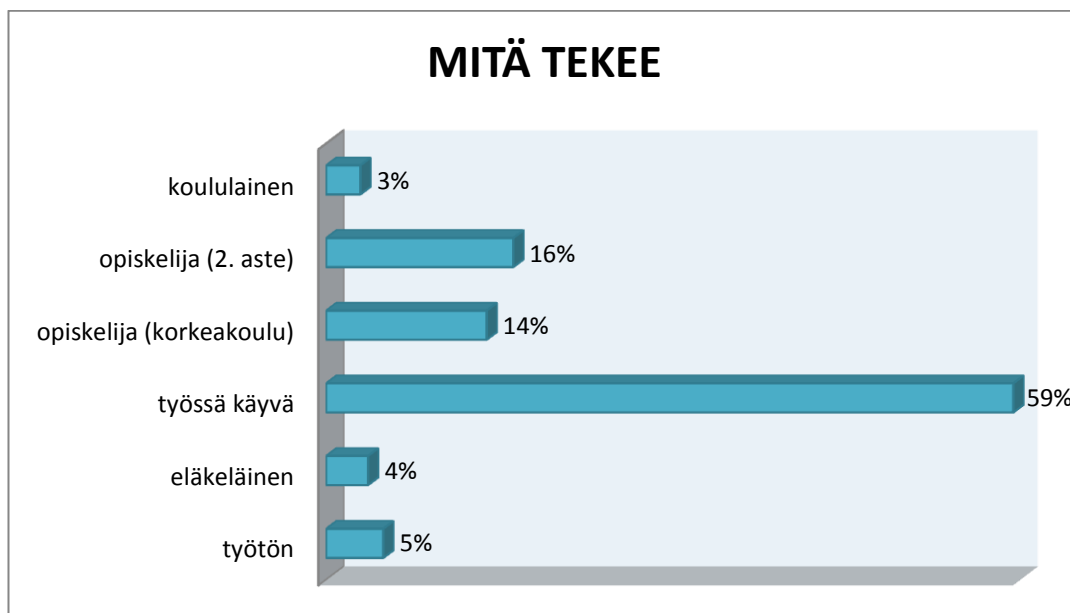
Jämijärvi, Karvia, Kiikoinen, Kokemäki, Köyliö, Laitila, Lavia, Merikarvia, Pyhäranta, Sastamala, Siikainen ja Säskylä. Honkajoki oli ainoa kunta, josta ei saatu yhtäkään vastausta.



Kuvio 4. Vastaajien lukumäärä kunnittain.

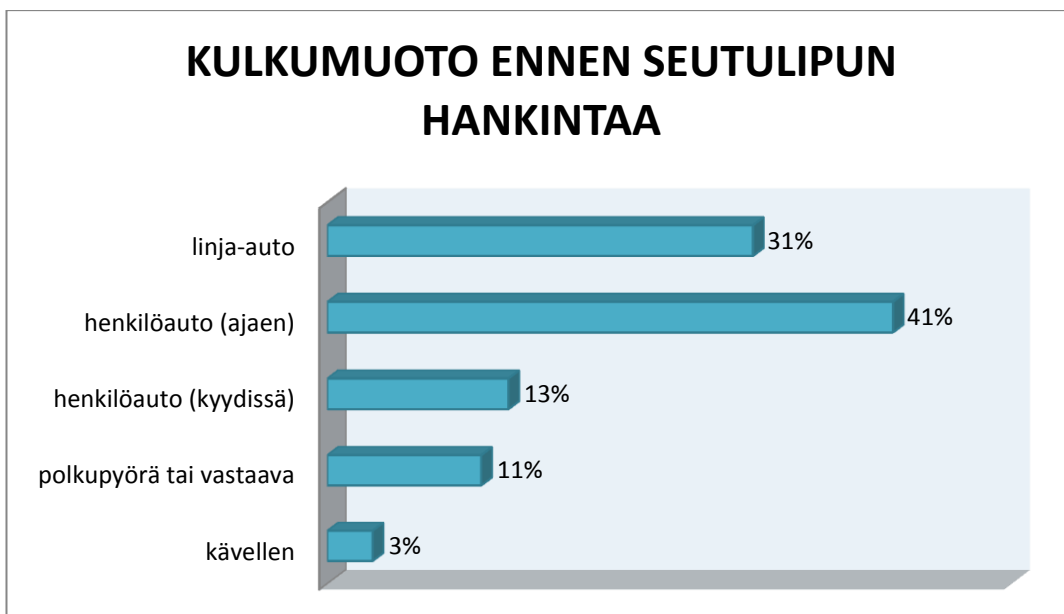
59 % vastaajista oli työssä käyviä, 16 % toisen asteen opiskelijoita ja 14 % korkeakouluopiskelijoita. Koululaisten, eläkeläisten ja työttömien vastaukset jäivät 5 %:in ja sen alle. Työssä käyviä voisi saada lisää esimerkiksi kohdistamalla markkinointia suuriin työpaikkoihin. Kelan tukemaa, 43 euron hintaista, opiskelijaseutulippua käyttää vain 7 % vastanneista. Toisen asteen opiskelijoita vastaajista oli kuitenkin 16 %. Tätä selittää se, että monet kyseiseen ryhmään kuuluvat olivat jättäneet vastaamatta seutulipun hintaa koskevaan kysymykseen, ja opiskelijaseutulippu myönnetään vain

yli 10 kilometrin matkoille. Olisi johdonmukaista liittää myös korkeakouluopiskelijat edullisen opiskelijaseutulipun piiriin.



Kuvio 5. Jakauma siitä, mitä vastaajat tekevät.

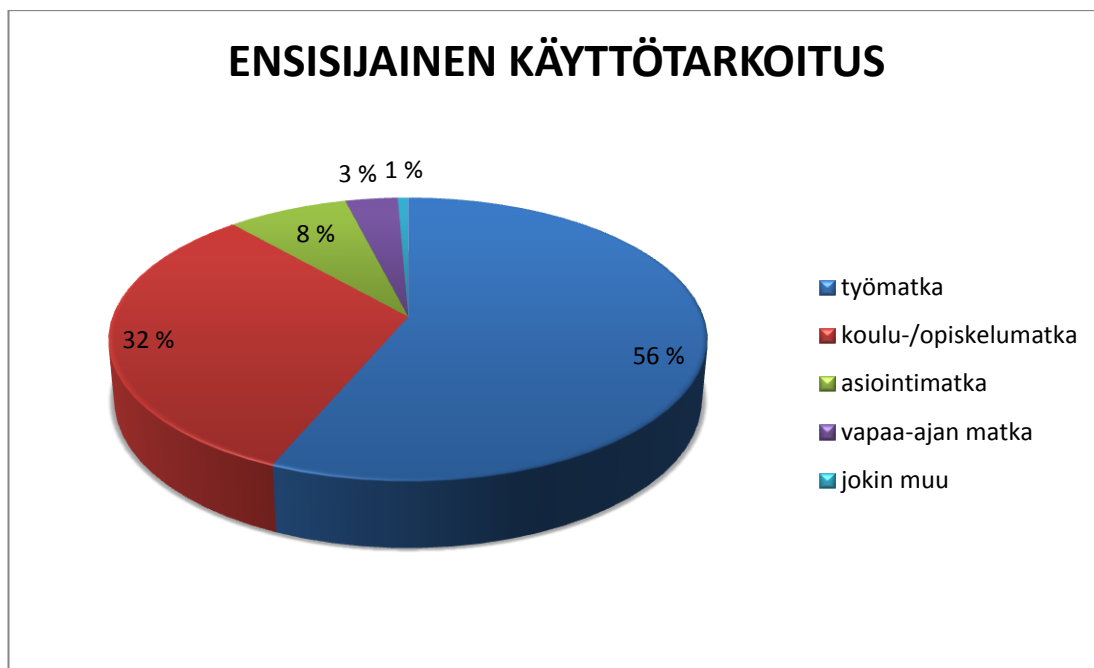
Vastaajista suurimmalla osalla (74 %) on ajokortti ja vajaalla puolella henkilöauto käytössään. Siitä huolimatta he matkustavat linja-autolla, joten seutulippu on taatusti melkoisen hyvä tuote. Ennen 41 prosenttia vastaajista suoritti matkansa ajaen omalla autollaan, mutta seutulipun ansiosta hekin kuluttavat nyt linja-auton penkkejä. Samoin voi todeta, että linja-auton käyttö lyhyilläkin matkoilla on seutulipun myötä lisääntynyt, sillä polkupyörän ja kävelyn hylänneitä oli yli kymmenen prosenttia vastaajista. Linja-autoa kulkuvälineenä jo ennen seutulipun hankintaa käyttäneitä oli 31 % vastaajista, näiden osalta seutulippu on mahdollistanut edullisemmat matkat muihin lipputuotteisiin verrattuna. Henkilöauton kyydistä bussiin on siirtynyt 13 %, josta voidaan päätellä joidenkin kimpakyytiläisten siirtyneen linja-auton käyttäjiksi.



Kuvio 6. Kulkumuoto ennen seutulipun hankintaa.

10.1.2 Seutulipun käyttö

Reilusti toisella kymmenellä oleva Satakunnan seutulippu houkuttaa uusia käyttäjiä edelleen, sillä suurimmalla osalla (36 %) vastaajista lippu on ollut käytössä alle vuoden ja 28 %:lla 1–3 vuotta. Pienin prosenttiosuus on 3–5 vuotta käyttäneillä (13 %). 23 % on käyttänyt seutulippua jo yli viisi vuotta. Enimmäkseen seutulippua käytetään työ- (56 %) ja koulu-/opiskelumatkoihin (32 %). Asiointitarkoituksessa matkustaa 8 % ja vapaa-ajan matkoja seutulipulla tekee 3 % vastaajista. Jonkin muun osuus jää alle prosenttiin. Markkinointia voisi siis lisätä näihin pienempiinkin käyttäjäryhmiin.

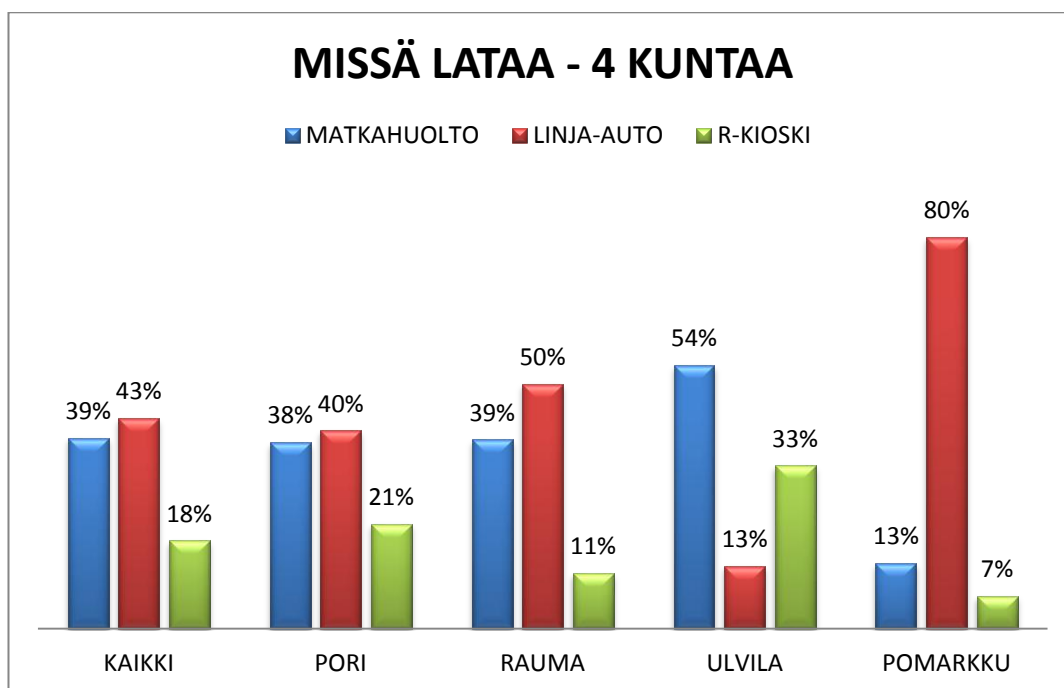


Kuvio 7. Seutulipun ensisijainen käyttötarkoitus.

Eniten matkoja tehdään luonnollisesti suurimpien asutus- ja työssäkäyntialueiden välillä. Vastauksissa kuntien väliset matkareitit vaihtelevat, mutta enin osa matkustaa Ulvilan ja Porin (30 kpl), Rauman ja Porin (28 kpl), Porin ja Rauman (27 kpl), Luvi-an ja Porin (16 kpl), Pomarkun ja Porin (14 kpl), Kankaanpään ja Porin (13 kpl), Po-rin ja Kankaanpään (11 kpl) sekä Porin ja Ulvilan (10 kpl) välillä. Porin sisäisiä mat-koja tekee 13 vastaajaa. Muilla väleillä matkustaa alle kymmenen vastaajaa. Tar-kemmin vastanneiden matkareitit on eritelty liitteessä 11. Nyt olisikin haasteena saa-da, sopivalla vuorotarjonnalla, myös haja-asutusalueiden väkeä enemmän linja-autojen kyytiin. Tämän vuoksi tulevan seudullisen joukkoliikenneviranomaisen olisi hyvä selvittää pienkaluston ja kutsuohjauksen käytön mahdollisuudet sekä hyödyt-täatakseen riittävän palvelutason myös näillä harvaan asutuilla alueilla. Myös liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen voi olla edesauttava tekijä. Syrjäkylillä asuva voi tulla alkumatkan omalla autolla ja jättää sen pysäkin välittömään läheisyyteen jat-kaen matkaa linja-autolla. Näin kävelyn osuus pienenee ja kokonaismatka-aika lyhe-nee eikä linja-autoyhteyksiä tarvitse ulottaa aivan joka paikkaan.

Seutulippua ladataan eniten matkan yhteydessä linja-autossa (43 %). 39 % hoitaa la-tauksen Matkahuollossa ja 18 % R-Kioskilla. Se, että moni lataa lippunsa linja-autossa, saattaa hidastaa matkantekoa jossain määrin. Toisaalta R-Kioskilla lataavien

määrä on pienin eli on mahdollista, että tätä latausmahdollisuudesta ei ole tietoa tarpeeksi. Latauspaikkojen lisääminen (liitteen 12 avoimissa vastauksissa enemmän) ja niistä tiedottaminen saattaisi siirtää latausta busseista yhä enemmän muihin myyntipisteisiin, joka puolestaan vaikuttaisi matkantekoon nopeuttaen. Ristiintaulukoinnissa joidenkin kuntien välillä näkyy eroja latauspaikkojen suhteen. Tämä selittyy latauspaikkojen määrällä ja sijainnilla. Mikäli kunnassa on vähän tai ei ollenkaan latauspaikkoja, on linja-autossa lataamisen osuus suurempi, josta esimerkkinä on Pomarkku. Ulvilalaiset lataavat eniten Matkahuollossa, vaikka heidän kotikunnassaan ei varsinaista Matkahuollon toimipistettä olekaan.

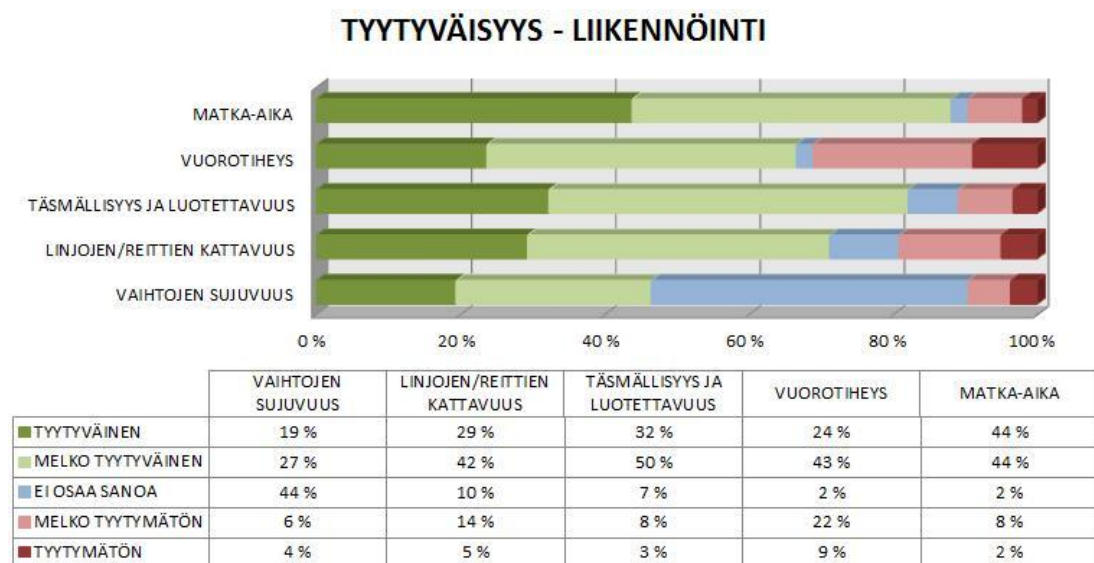


Kuvio 8. Latauspaikka – kaikki vs. neljä kuntaa.

Matka kotoa pysäkillä on 44 %:lla 500 metriä tai vähemmän, 23 %:lla 500 metristä kilometriin ja 33 %:lla yli kilometri. Pysäkiltä työpaikalle tai muuhun kohteeseen on matkaa 47 %:lla 500 metriä tai vähemmän, 25 % 500 metristä kilometriin ja 28 %:lla yli kilometri. Hyvin monella kävelymatkat pysäkillä ovat lyhyitä, mutta miten saada joukkoliikenneyhteyksistä kauempana asuvat paremmin palvelun piiriin. Tähän ratkaisuna voisivat olla linja-autoreittien muuttaminen tai aiemmin mainittu kutsuhajattu liikenne. Matka-aika on palvelutason tärkein osatekijä ja sen rasittavimmiksi osatekijöiksi koetaan juuri kävely- sekä odottelu-aika, joten linjareittejä ja vuorovälejä järjeistämällä saataisiin tätä matkavastusta pienennettyä.

10.1.3 Tyytyväisyys

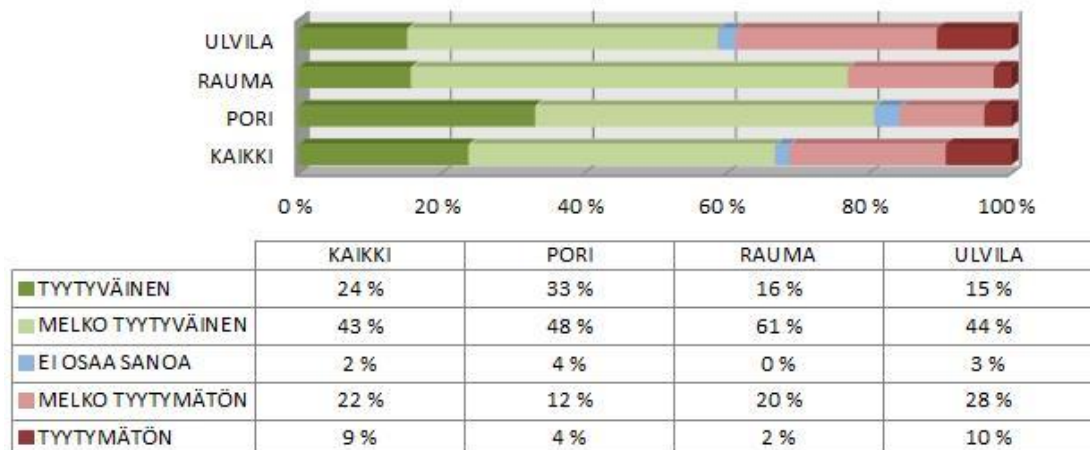
Tutkimuksen perusteella Satakunnan seutulippuun ja sen alueella suoritettavaan liikennöintiin sekä toimintaympäristöön ollaan varsin tyytyväisiä. Joillain linjoilla matka-aikaa tulisi saada lyhemmäksi esimerkiksi tarjoamalla suurempia ja nopeampia vuoroja, etenkin työmatkalaisten tarpeita silmällä pitäen. Liikennöinnin täsmällisyys ja luotettavuus vaikuttavat kovasta talvesta huolimatta olevan hyvällä tolalla joitain poikkeuksia lukuun ottamatta. Tyytymättömyyttä herättävät vuorotiheys ja linjojen kattavuus, joilla on suuri merkitys linja-automatkustuksen houkuttelevuuden kannalta. Avoimista vastauksista voi todeta, että syrjäseuduilla kiertäviä linjoja halutaan lisää ja yleisesti toivotaan enemmän vuoroja iltaisin sekä viikonloppuisin. Vaihtojen sujuvuuteen liittyen 44 % vastaajista ei osaa sanoa mielipidettään, tai auton vaihtoon ei ole edes tarvetta. Vaihtamaan joutuvat ovat pääosin tyytyväisiä.



Kuvio 9. Tyytyväisyys liikennöintiin.

Liikennöintiin liittyvissä kysymyksissä eniten tyytymättömyyttä herätti vuorotiheys. Ristiintaulukoimalla pyrittiin löytämään mahdollisia kuntakohtaisia eroja. Kaikkia kuntia keskenään vertailtaessa ei suuria eroja esiintynyt. Kolmen kunnan (Pori, Rauma ja Ulvila) vertailussa vuorotiheyteen tyytymättömmimpiä olivat ulvilalaiset vastaajat. Pori on alueen suurin kaupunki, josta on hyvät yhteydet ja siksi tyytymättömyyskin näiden kolmen kesken vertailtaessa on siellä vähäisintä.

TYTYVÄISYYS - VUOROTIHEYYS - 3 KUNTA

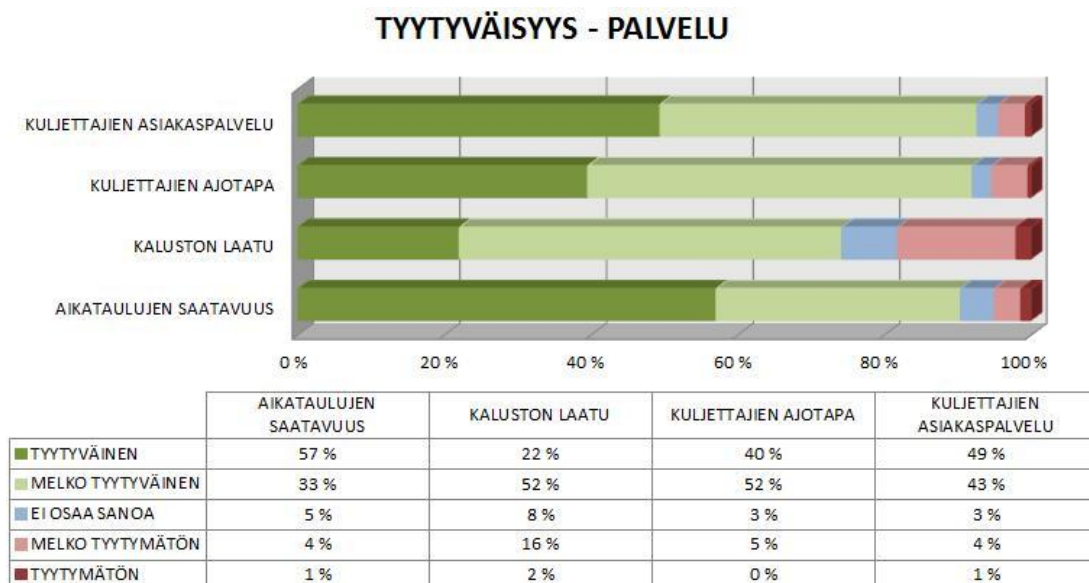


Kuvio 10. Tyytyväisyys vuorotiheyteen – kaikki vs. kolme kuntaa.

Satakunnan seutulippualueella linja-autojen ohjauspyörien takaa tuntuu löytyvän ammattilaisia, joilta sujuvat sekä ajaminen että asiakaspalvelu moitteettomasti, muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Kuljettajien koulutushan on nykypäivänä pakollista ammattipätevyysdirektiivin ansiosta. Näinä koulutuspäivinä myös ennakoivaan ajamiseen ja asiakaspalveluun liittyvät asiat tulevat kerratuiksi. Toisaalta asiakaspalvelijaksi synnyttään, ei kouluttauduta. Tämä tieto tyytyväisyydestä kuljettajalta saatun palveluun on ehkä hieman yllättäväkin, mutta äärimmäisen hyvä asia ajatellen matkan laatua ja matkustajan halua käyttää palvelua jatkossakin. Aikataulujen saatavuus on ilmeisen hyvää, mikä on ymmärrettävää tietoyhteiskunnan ja Internetin ansiosta. Kuitenkin tulisi pyrkiä siihen, että kaikki aikataulut löytyisivät samalta sivustolta.

Palveluun liittyvissä seikoissa kaluston laatu saa esiin eniten tyytymättömyyttä. Vakiovuoro- ja seutuliikennehän on perinteisesti sitä liikennettä, jonne muuhun käyttöön jo vanhaksi käynyt kalusto on hyvä sijoittaa. Tätä tukee myös se, että ELYjen ostoliikenteessä ovat sallittuja jopa 17 vuotta vanhat autot. Auton pitkä ikä ei tee siitä huonoa, päinvastoin. Nykyaikaiset linja-autot (itse asiassa jo 1980-luvulta lähtien) kestävät, hyvin pidettyinä ja säännöllisesti huollettuina, helposti jopa 25 vuotta. Matkustajan näkökulmasta kaluston laatuun panostaminen perustuu hyvin pitkälti siisteyteen. Autot tulisi pestä ulkoa ja siivota sisältä riittävän usein, mukaan lukien lattiat, ikkunat ja roskakorit. Samoin rikkinäinen penkkikangas kannattaa korjata, vaikka

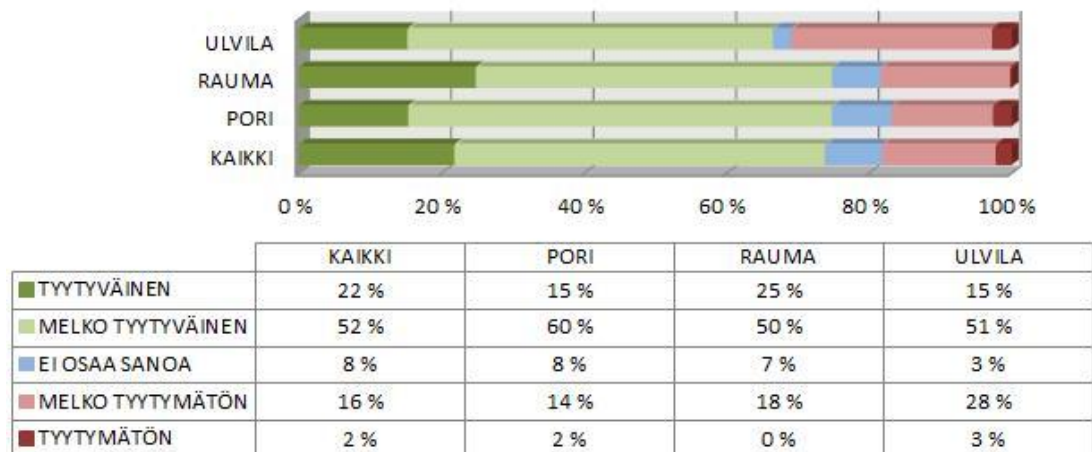
koululaisista melkoisia tihulaisia löytyykin. Myös auton ulkopinnassa olevat kolhut vaikuttavat negatiivisesti ajatuksiin kaluston laadusta.



Kuvio 11. Tyytyväisyys palveluun.

Koska kaluston laatu herätti tyytymättömyyttä jonkin verran, oli syytä tutkia, esiintyykö joidenkin kuntien alueella erityistä tyytymättömyyttä. Jakauma on kuitenkin melko tasaista, eikä merkityksellisiä eroja löydy. Kolmen kunnan (Pori, Rauma ja Ulvila) yhteenvedosta voidaan huomata, että raumalaisista vastaajista kukaan ei ollut täysin tyytymätön kaluston laatuun. Tähän selityksenä voi olla alueella aiemmin liikenneineen yhtiön kaluston huomattava paraneminen omistajavaihdosten ansiosta.

TYTYVÄISYYS - KALUSTON LAATU - 3 KUNTAA

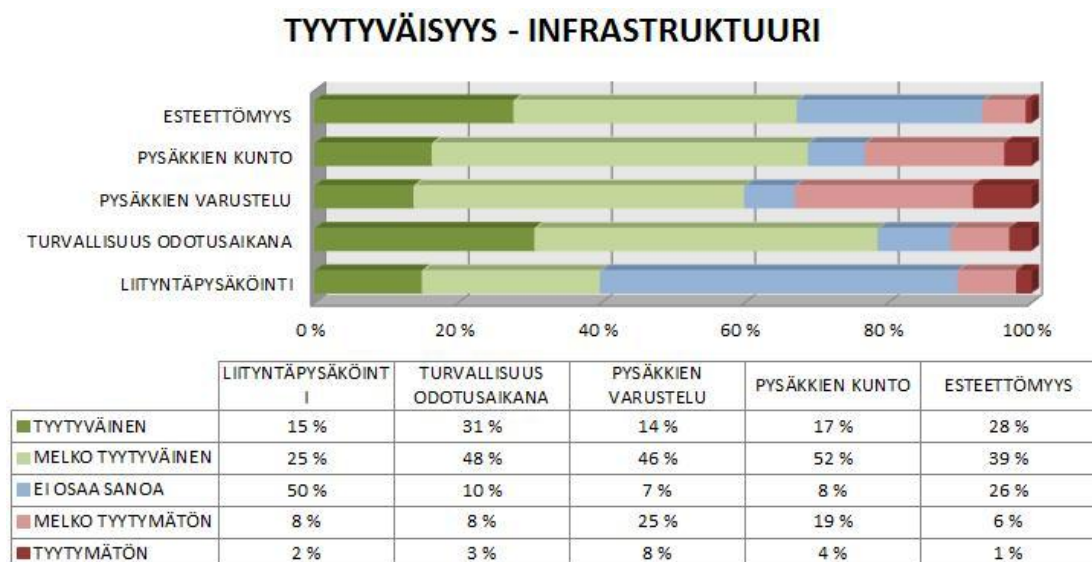


Kuvio 12. Tyytyväisyys kaluston laatuun – kaikki vs. kolme kuntaa.

Esteettömyys on edelleen outo käsite, sillä moni vastaaja ei osannut sanoa mielipidettään siihen liittyen. Jonkin verran tyytymättömyyttä on, ja pääosin pysäkkien huono talvikunnossapito vaikuttaa tähän. Pysäkeille ei kerta kaikkiaan paikoin tahdo päästä ollenkaan korkeiden vallien yli. Muutamissa vastauksissa toivotaan myös matalalattiaisista linja-autoja, jolloin autoon nousu ja siitä poistuminen on helpompaa. Varta vasten matalalattiakalustoa ei kannattane hankkia, mutta kaluston sijoittelulla voi vaikuttaa merkittävästi, etenkin isoissa liikennöintiyhtiöissä.

Heikoimman arvion seutulipun käyttäjät antavat pysäkkien kunnolle ja niiden varustelulle. Valtaosin odotusajan turvallisuus koetaan hyväksi, mutta edellä mainitun valaistuksen parantaminen saattaisi lisätä odottajan turvallisuudentunnetta. Suomessa lunta on tullut talvisin aina, enemmän tai vähemmän, silti pysäkit ovat usein ummessa. Tähän olisi saatava ehdottomasti parannusta. Lisäksi pysäkeille halutaan enemmän katoksia, penkkejä ja valaistusta. Myös kunnollinen kevyen liikenteen yhteys pysäkille on merkittävä turvallisuustekijä etenkin isompien teiden varsilla. Näihin ongelmiin voisi löytyä ratkaisu teoriaosuudessa mainituista katoksista, joissa on suojaava seinä myös tien puolella. Liityntäpysäköintiä ei joko ole, sitä ei tarvita tai ei tiedetä mitä se käsitteenä tarkoittaa, joten puolet vastaajista ei osaa sanoa mielipidettään tästä. Liityntäpysäköintiä tarvitsevista kuitenkin enemmistö kokee sen hyväksi, tosin sellaisiakin paikkoja on, missä parannettavaa olisi.

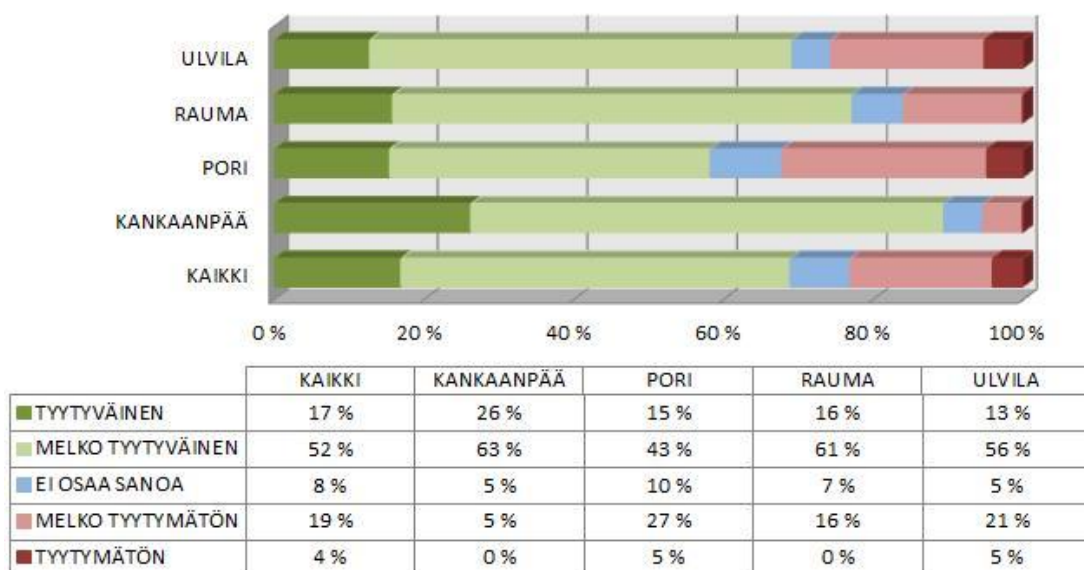
Infrastruktuuriseikat ovat matkan laatutekijöitä, ja huomion kiinnittäminen niihin on helpoin ja yksiselitteisin tapa nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa. Ympäristöön ja pysäkkiolosuhteisiin liittyvä tyytymättömyys korostuu kyselyssä, joka vaikuttaa ja on jo vaikuttanutkin linja-automatkustuksen imagoon.



Kuvio 13. Tyytyväisyys infrastruktuuriin.

Pysäkkien kunto sai moitteita niin tyytyväisyyteen liittyvissä kysymyksissä kuin avoimissa vastauksissakin, joten oli mielenkiintoista tutkia kuntakohtaisia eroja. Nytkään ei merkittäviä eroja löytynyt kaikkien kuntien kesken. Tarkempaan syyniin otettiin neljä kuntaa, nyt Porin, Rauman ja Ulvilan lisäksi myös Kankaanpää. Porissa ja Ulvilassa punaista väriä osoittamassa tyytymättömyyttä on eniten. Raumalla tilanne näyttää paremmalta ja Kankaanpäässä jopa erinomaiselta. Tosin Kankaanpäässä vastaajia oli vain 19.

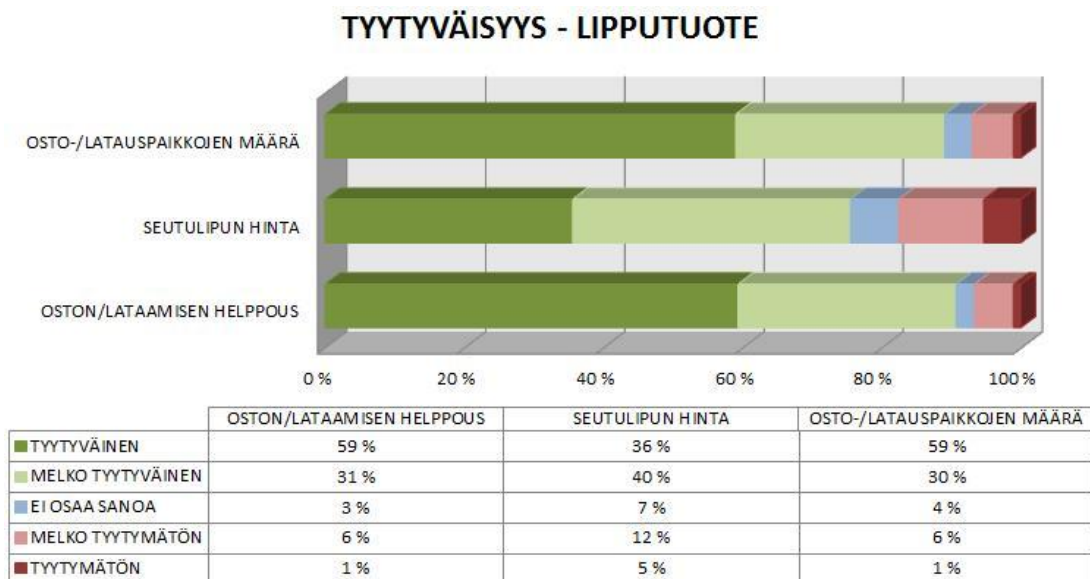
TYTYVÄISYYS - PYSÄKKIEN KUNTO - 4 KUNTAA



Kuvio 14. Tyytyväisyys pysäkkien kuntoon – kaikki vs. neljä kuntaa.

Seutulipun osto ja lataaminen koetaan helpoksi. Latauspaikkoja olisi järkevää lisätä, jotta lataaminen linja-autoissa vähenisi ja näin matkan teko nopeutuisi. Lataaminen linja-autossa tulee kuitenkin säilyttää, jotta matkustajan ei tarvitse välttämättä tehdä eri käyntiä missään muualla, vaan asia hoituu matkan yhteydessä. Nykyaikaa olisi myös seutulipun latausmahdollisuus Internetissä, ja aktivointi vain tapahtuisi bussissa. Turun paikallisliikenteessä on saatu hyviä kokemuksia nettilatauksesta. Aktivointitapahtuma on nopea, eikä maksutapahtumaa tarvitse tällöin enää tehdä. Näin käteisen rahan määrääkin saadaan ryöstöille alttiissa linja-autoissa vähennettyä.

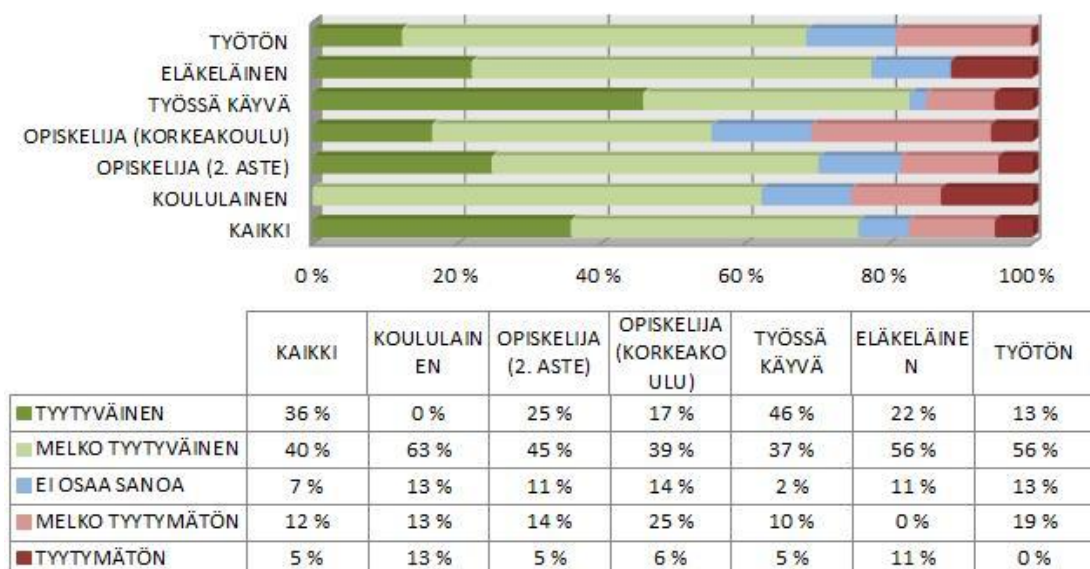
Hinta jakaa mielipiteitä enemmän, ja eroihin vaikuttavat asuinkunta, elämäntilanne ja tulotaso. Enemmistö pitää lippua hyvin edullisena, etenkin oman auton käyttöön verrattuna. Kuitenkin toivotaan, että hintaa ei ainakaan nostettaisi. Erityisesti asuinkunnasta riippuva hinta aiheuttaa ristiriitaisuutta, vaikka matkustettaisiin samalla reitillä yhtä pitkä matka. Kun porilainen seutulipun käyttäjä matkaa Pomarkkuun, maksaa hänen lippunsa 80 euroa. Pomarkkulaisen Porissa käyvän lipun hinta on vain 60 euroa. Yhdenmukaisuutta siis kaivataan.



Kuvio 15. Tyytyväisyys lipputuotteeseen.

Lipputuotteeseen liittyvissä kysymyksissä tyytymättömyyttä herätti eniten seutulipun hinta. Tutkittiin, onko käyttäjäryhmien välillä mielipide-eroja tässä asiassa. Työssä käyvät ovat, eläkeläisten ohella, tyytyväisiä hintaan. Eläkeläisiä vastaajien joukossa oli kuitenkin vain 4 %. Eniten tyytymättömyyttä esiintyy korkeakouluopiskelijoiden joukossa. Voidaan siis päätellä, että tyytyväisyys hintaan on verrannollinen käyttäjän tulotasoon.

TYTYVÄISYYS - SEUTULIPUN HINTA - RYHMITTÄIN



Kuvio 16. Tyytyväisyys seutulipun hintaan sen mukaan mitä tekee.

Markkinointia kaivataan lisää. Sen tulisi olla mielikuvamainontaa, jolla korostetaan seutulipun edullista hintaa ja verrataan sitä henkilöauton hankinta-, käyttö- ja ylläpitokustannuksiin. Lisäksi linja-autosta tulee antaa kuva nopeana, vaivattomana ja luotettavana liikennevälineenä. Vuorotarjontaa ja reittejä tulee kuitenkin hioa sekä aikataulujen tiukkuutta helpottaa, jotta myöhästymisiltä vältyttäisiin. TV-kampanjat ovat turhan kalliita, mutta lehtimainonta voi tulla kyseeseen. Myös julistemainonta täsmäskuin työpaikoille ja oppilaitoksiin voisi tuottaa tulosta. Satakunnan seutulipulle olisi järkevää luoda omat nykyaikaiset ja informatiiviset Internet-sivut, joilta löytäisi kaiken tarvittavan tiedon itse lipputuotteesta, liikennöinnistä sekä reiteistä ja aikatauluista (tai ainakin linkit niihin). Tätä www-sivua voisi mainostaa esimerkiksi linja-autoihin kiinnitettävillä tarroilla ja pienillä lehti-ilmoituksilla. Myös vuosituhannen alussa muutaman kerran ilmestyneen Seutulippu-lehden voisi herätellä henkiin, ja sitä voisi julkaista niin paperisena kuin sähköisestikin. Kyseisten lehtien antihan oli juuri sitä mitä pitääkin.

Merkittävä kehitysskaskel olisi se, että seutulipusta saataisiin etäluettava, sillä kontaktit ovat liian hitaita, etenkin kaupunkiliikenteessä. Tarkemmat kuviot ja taulukot tuloksiin liittyen löytyvät liitteestä 11.

10.1.4 Vapaa sana

Kyselyn lopussa oli mahdollisuus antaa omin sanoin ehdotuksia seutulipun käytön edistämiseksi tai muuta palautetta. Vapaata palautetta antoi kuitenkin vain noin puolet vastanneista ja osa niistäkin palautteista oli hyvin suppeita.

Kommenteissa tiedotukseen ja markkinointiin ehdotettiin iskevää tiedotus-/mainoskampanjaa. Jonkin vastaajan mielestä on varmasti potentiaalisia käyttäjiä, jotka eivät välttämättä edes tiedä seutulipun olemassa olosta. Markkinoinnissa toivotaan olevan hintavertailuja muihin kulkumuotoihin nähden, etenkin henkilöautoon. Lisäksi ehdotettiin käyttäjähaastatteluja ja tietoa heidän kokemuksistaan. Vuosituhannen alussa ilmestyneet Seutulippu-lehdethän olivat juuri sisällöltään tämänkaltaisia. Lipun uudelle käyttäjälle on myös annettava tarkemmat ja selkeämmät ohjeet

lipun käytöstä. Yksi vastaajista ei, lipun hankittuaan, aluksi tiennyt kaikista latauspaikoista ja pikavuorolisästä ollenkaan.

Matkahuolto sai paljon moitteita vuoden 2011 alun korttipäivityksistä. Tiedotus oli puutteellista, ja itse päivityksen sujuvuus siitä aiheutuneine ruuhkineen koettiin ikäväksi. Matkahuollon Rauman toimipisteelle toivotaan pidempää aukioloa, edes keran viikossa, jotta sen nykyisinä aukioloaikoina työssä olevatkin voisivat asioida siellä. Vastaajat toivovat toisenlaisiakin lipputuotteita kuin seutulippu. Esimerkiksi harvoin matkustavalle seutulippu ei ole paras vaihtoehto vaan kyseeseen voisi tulla sarjalippu. Matkahuollollahan on melko kattava lippuvalikoima, joten sen markkinointiin olisi hyvä panostaa tietoisuuden lisäämiseksi. Toivotaan myös koko maata kattavaa seutulipun kaltaista tuotetta, joka olisi voimassa lyhyempiäkin aikoja kuin jo käytössä oleva Bussipassi.

Osa käyttäjistä toivoo seutulipusta etäluettavaa, koska sen käyttäminen koetaan sujuvammaksi. Tämä olisi mieleen etenkin seutubussista kaupunkilinjalle vaihtavalle matkustajalle. Kontaktikortilla on varsin lyhyt käyttöikä, ja uudesta kortista veloiteetaan aina uusi korttimaksu, mikä koetaan huonoksi asiaksi. Etäluettava kortti voisi olla kontaktillista korttia luotettavampikin. Eräskin vastaaja kokee hankalaksi tilanteen, jossa rahastuslaite ei lue seutulippua, ja hän joutuu todistamaan sen voimassaolon kaivamalla lompakostaan latauskuitin. Tällaista tilannettahan ei pitäisi syntyä, sillä laitevian sattuessa matkustajan sanaan tulee luottaa ja päästää hänet kyytiin ilman kuitteja. Matkustajalle ei saa syntyä lisävaivaa laitteiden oikuttelun vuoksi. Lisäksi kortille haluttaisiin ladata kerralla pidempiä aikoja, nythän maksimi on 59 vuorokautta. Lisäksi ehdotetaan alennusta tai jotain etua, kun ladataan pidempi aika kerralla. Myös lipun voimassaolon alkamista asiakkaan tarpeen mukaan toivotaan. Useampikin vastaaja ehdottaa lisäetujen tarjoamista houkuttelemaan lisäkäyttäjiä sekä palkitsemaan ahkeria käyttäjiä. Ehdotettuja lisäetuja ovat mm. matka Satakunnan seutulippualueen ulkopuolelle silloin tällöin, alennus pitkistä pikavuoroista ja elokuvaliput.

Lataamisen tulee olla sujuvaa, joten latauspaikkoja toivotaan lisää. Kaikki R-Kioskit halutaan latauspaikoiksi ja myös Siwa-kauppoja ehdotetaan. Lataamisen tulisi jatkossakin onnistua linja-autoissa ja tulevaisuudessa myös paikallisliikenteen autoissa.

Maksamisen toivotaan onnistuvan myös sirukortilla, ja Internet-lataus koettaisiin mielekkääksi.

Avoimissa vastauksissa mielipide hintaan jakautuu selkeästi. Osa pitää seutulippua jo nyt hyvin edullisena, osa liian kalliina. Hinnankorotuksia ei missään nimessä haluta, mutta alennukset luonnollisesti olisivat tervetulleita. Opiskelijaseutulippu halutaan mahdolliseksi kaikille opiskelijoille.

Pikalisästä annettiin myös useampia kommentteja. Ehdotetaan, että seutulippu ja pikalisä voisivat olla samalla kortilla. Muutama vastaaja toivoisi, että pikalisää ei ve-loitettaisi ollenkaan seutulipun käyttäjiltä. Kankaanpäästä Helsinkiin matkustava seutulipun käyttäjä kokee epäreiluksi sen, että pikalisä ve-loitetaan kahteen kertaan. Ensin seutulipun lisäksi välillä Kankaanpää–Huittinen ja sitten pikavuorolipun osana välillä Huittinen–Helsinki.

Eri linjoille tahdotaan tasaiset vuorovälit, sillä symmetriset aikataulut ovat helpommat muistaa. Talvisin tiukkoihin aikatauluihin toivotaan väljennystä, sillä myöhässä olevan auton odottelu kylmässä koetaan erittäin kurjaksi. Linja-autoaikataulujen tulisi sopia yleisiin työaikoihin, jotta matkustajan ei tarvitsisi työpäivän päätyttyä odotella lähtöaikaa kovin pitkää aikaa. Kaikkia yleisöaikatauluja toivotaan saataville Internetiin, yhteen osoitteeseen. Osa käsiaikatauluista koetaan epäselviksi ja ehdotetaan, että ne teetetäisiin ammattilaisilla.

Valtaosa vastaajien omista kommenteista liittyi vuorotarjontaan, etenkin Rauman ja Porin sekä Kankaanpään ja Porin väliseen liikenteeseen. Myös muita toiveita ja kommentteja tuli rutkasti. Kaluston laatuun koettiin tyytymättömyyttä aiemmissa tyytyväisyyttä mittaavissa kysymyksissä, mutta vapaissa kommenteissa tyydyttiin lyhyesti ja ytimekkäästi sanomaan: ”parempaa kalustoa”. Muutamia kalustoon liittyviä seikkoja toki yksilöitiinkin, mm. turvavyöt haluttiin jokaiseen bussiin ja matalalattia-autojakin joku toivoi. Pysäkeille toivotaan katoksia, penkkejä, valaistusta ja parempaa kunnossapitoa. Vaikka yksilöidyissä kysymyksissä kuljettajien asiakaspalveluun oltiin tyytyväisiä, niin kommentteja asiakaspalveluun panostamisesta kuitenkin annettiin. Olipa joukossa yksi suora kehukin. Tämä ja muita vapaan sanan kommentteja löytyy liitteestä 12.

10.2 Liikennöitsijäkyselyn tulokset

10.2.1 Lipputuote

Pääosin seutulippuun itsessään ollaan tyytyväisiä. Edullinen hinta on houkutellut linja-autoihin lisää matkustajia ja se on koettu Satakunnan Liikenteellä monen vakiovuoron pelastukseksi. Lisäksi kiitellään, että seutulipun käyttö on mahdollista myös tässä uudessa sopimukseen perustuvassa joukkoliikennemaailmassa.

Kontaktillisen kortin lukutapahtuman kesto jakaa liikennöitsijöiden mielipiteet kahdella. Tähän syynä on luonnollisesti liikennöitävien linjojen tyyppi. Kaupunkimaista liikennettä etupäässä liikennöivä Porin Linjat Oy kokee seutulipun lukemisen jopa niin hitaaksi, että vaikutukset näkyvät jo ajoajoissa ja sitä kautta aikataulussa pysymisessä. Porin Linjoillakin käytössä olevat Pusatec-rahastuslaitteet jumittavat kortteja sisälleen ja aiheuttavat vaivaa kuljettajille. Lukumääräisesti arvioiden noin seitsemän kymmenestä seutulipusta jumiutuu rahastuslaitteeseen. Niinpä korteista toivotaan etäluettavia.

Seudulla vakio- ja pikavuorotyyppistä liikennettä enimmäkseen hoitava, Koiviston Auto –yhtymään kuuluva Satakunnan Liikenne Oy ei koe seutulippua liian hitaaksi. Käytössä ovat myös Pusatec-rahastuslaitteet. Heillä kuljettaja ehtii myös hyvin syöttää lähtö- ja määräpysäkit rahastuslaitteeseen. Vainion Liikenne Oy:ssä koetaan nopeammat kortit hyväksi asiaksi, muttei välttämättömäksi, sillä nykyisillä korteilla pärjätään pienillä matkustajamäärillä.

Vuosien 2010 ja 2011 vaihteessa Matkahuollon tekemät parametrimuutokset ovat aiheuttaneet hankaluuksia. Kun asiakas on ladannut kortin Matkahuollossa uudestaan, ei uusia parametreja olekaan löytynyt koneelta. Matkahuollosta on jouduttu siten niitä pyytämään sitä mukaa, kun toimimattomia kortteja on vastaan tullut. Tämä on tarkoittanut lukuisia matkamenetyksiä.

10.2.2 Aikataulu

Kuten edellä kerrottiin vaikuttaa, kontaktillisen seutulipun lukemisen hitaus osittain ajoaikoihin ja aikataulussa pysymiseen, etenkin kaupunkialueella.

Oy Pohjolan Liikenne Ab joutuu todennäköisesti piakkoin lisäämään ajoaikaa Turun ja Rauman välisiin vuoroihinsa ainakin osittain. Ongelmat kuitenkin ovat linjan Turun päässä.

10.2.3 Infrastrukturi

Pysäkkien talvikunnossapitoon toivotaan parannusta. Sen merkitys kasvaa etenkin näin lumisina talvina, joita 2009–2010 ja 2010–2011 ovat olleet. Ei riitä, että pysäkkilevitys aurataan, vaan myös pysäkkialue ja kulkureitti jalkakäytävältä pysäkillä on pidettävä puhtaana lumesta. Ongelmat pysäkkien talvikunnossapidossa eivät rajoitu vain Satakunnan alueelle, vaan ne ovat hyvin yleisiä koko Suomessa. Kunnossapitovastuussa olevien tahojen tulisi ottaa itseään niskasta kiinni, ja joukkoliikenneorganisaatioiden sekä liikenteenharjoittajien pitäisi patistaa heitä hoitamaan asia, sillä suuret lumivallit ja ummessa olevat pysäkit saattavat vaikuttaa negatiivisesti linja-autoliikenteen imagoon.

Pysäkkitalanne koetaan hyväksi ja kehuja saavat valtatie kaksivarrella olevien pysäkkien saattomahdollisuudet. Esiin halutaan nostaa katosten sijoittelu pysäkeillä. Kun uusia asennetaan, ne pitää sijoittaa riittävän etäälle ajoradasta, jotta ajo pysäkillä ei vaikeudu tai esty. Osa pysäkeistä on liian lyhyitä, ja näin ollen auton takakulma saattaa jäädä ajoradan puolelle. Tämä on merkittävä ongelma etenkin ajettaessa pitkällä kolmiakselisilla autoilla.

Kaupungit eivät kaikilta osin ole joukkoliikenneystävällisiä. Kiertoliittymät ovat usein liian ahtaita isoille autoille ja suuret lumivallit ovat lisänneet ahtautta entisestään. Ahtaissa paikoissa osuttaessa lumi-/jäävalleihin syntyy vahinkoja, jotka tarkoittavat liikenteenharjoittajalle lisääntyviä korjauskustannuksia. Hidastetöyssyjen toivotaan olevan mieluummin tyynyjä, jotka ovat mukavampia linja-autoille. Linja-autolla

ajamiseen ja sen kääntyvyyteen vaikuttavat auton pituus, akseliväli sekä etu- ja peräilytys. Liitteessä 13 on esimerkki siitä, miten pienellä vaivalla helpotetaan linja-auton kulkua melkoisesti.

Joukkoliikennekaistojen vaatimista ei pidetä realistisena Satakunnan alueen liikennemääriin katsoen.

10.2.4 Markkinointi ja tiedottaminen

Televisio- ja lehti-ilmoituksin toteutettavia mainoskampanjoita pidetään liian kalliina sekä epätarkoituksenmukaisina. Sen sijaan ehdotetaan täsmätiedottamista suoraan seutulipun omistajille osoiterekisterin avulla. Tällä ei kylläkään uusia matkustajia saada houkuteltua. Esimerkiksi otetaan vuoden 2011 ensimmäisen latauksen suorittaminen Matkahuollossa, mistä olisi ollut järkevää tiedottaa suoraan jokaiselle seutulipun käyttäjälle.

10.3 Tutkimuksen luotettavuus ja arviointi

Otoskoon ollessa yli 300 voidaan tutkimustuloksia pitää jo melko luotettavina. Turun seutulippualueella vuonna 2009 tehdyn vastaavanlaisen käyttäjäkyselyn otoskoko oli 533. Virhettä tämän tyyppisiin tutkimuksiin luonnollisesti sisältyy, joten virhemarginaali on esitetty liitteessä 11.

Tutkimuksessa kysyttiin taustamuuttujiin, lipun käyttöön, liikennöintiin, palveluun ja lipputuotteeseen liittyviä asioita. Näistä saatavat tiedot ovat suoraan hyödyllisiä, kuten esimerkiksi se, että miten suuri osa vastaajista on siirtynyt henkilöauton ratista linja-auton kyytiin. Ristiintaulukoimalla ei havaittu merkittäviä eroja ryhmien kesken. Tyytyväisyyttä mitanneet kysymykset ovat juuri niitä asioita, joita voidaan hyödyntää tehtäessä joukkoliikennelain mukaista palvelutasomäärittelyä. Se, että tutkimuksen teettäjä on ollut aktiivisesti mukana tutkimuksen aloittamisvaiheessa, on auttanut saamaan niitä tuloksia, joita he tarvitsevat. Merkittävää lisäarvoa tutkimukseen ovat tuoneet avoimet vastaukset, jotka tuovat esiin niitä yksittäisiä ja yleisempiäkin seikkoja, joita ei muuten ehkä tulisi esiin.

11 YHTEENVETO

Tutkimus lähti käyntiin joulukuussa 2010, kun Satakunnan seutulipputyöryhmän puheenjohtaja – liikenneinsinööri Markku Setälä, sihteeri – henkilöliikenne-logistikko Jouni Kärki, liikennesuunnittelija Matti Järvinen, Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ylitarkastaja – joukkoliikenneasiantuntija Pertti Postinen, ohjaava opettaja – logistiikan koulutusohjelmajohtaja Riitta Tempakka ja tutkimuksen tekijä Niko Kortelainen kokoontuivat sopimaan tutkittavista asioista.

Tämän jälkeen prosessi lähti etenemään melko nopeasti. Ensin luotiin paperikyselylomake, jonka pohjalta tehtiin myös Internet-lomake. Ennen käyttöönottoa Internet-kyselyä testattiin seutulipputyöryhmän jäsenillä, jotta sen toiminnasta voitiin varmistua. Kysely oli avoinna 10.1.–11.2.2011. Internetissä avoinna olleen kyselyn lisäksi paperilomakkeita oli jaossa Satakunnan alueen Matkahuollon toimipisteissä ja linja-autoissa. Osoittautui järkeväksi käyttää paperilomakkeita Internet-lomakkeen lisäksi, sillä näin vastausmäärää saatiin nostettua yli kolmensadan.

Kyselyaikana oli vain muutamia ongelmia ja nekin teknisiä. Yhtenä viikonloppuna Porin Tiedepuistossa oli sähkökatko, joka kaatoi Satakunnan ammattikorkeakoulun palvelimia. Tuolloin Internet-lomake oli poissa käytöstä vajaat kaksi vuorokautta. Lisäksi Porin kaupungin www-sivujen uudistus ajoittui juuri kyselyajanjaksolle, ja linkitys Internet-lomakkeelle oli tiedotettu niiden kautta. Tästä ei kuitenkaan aiheutunut suurempaa haittaa. Lisäksi seutulippualueen kunnat, Matkahuolto, ELY-keskus ja Satakunnan ammattikorkeakoulu, tiedottivat kyselystä omilla www-sivuillaan. Samoin kysely sai näkyvyyttä lehdistössä etenkin paikallisesti, mutta myös valtakunnallisesti.

Liikennöitsijäkysely lähetettiin kuudelle liikennöitsijälle joulukuun lopulla ja vastauksia pyydettiin 19.1.2011 mennessä. Tuohon päivämäärään mennessä vastasi kolme liikennöitsijää. Karhuamisen jälkeen tuli vielä yksi vastaus ja kahdelta se jäi kokonaan saamatta. Liikennöitsijäkyselyn analysointi suoritettiin heti kyselyn päätyttyä.

Käyttäjäkyselyn päätyttyä odotettiin paperilomakkeita, joiden vastausten koneelle syöttämiseen kului jonkin verran aikaa. Tämän jälkeen päästiin tulosten analysointiin ja diagrammien tekoon. Kaiken kaikkiaan tutkimusprosessi sujui varsin nopeasti ja vähin ongelmin. Aavistuksen tiukaksi suunniteltu aikataulu edisti työn etenemistä melkoisesti. Käyttäjäkyselyn vastausten määrä ylitti odotukset, joten voi todeta tiedotuksen onnistuneen hyvin. Sen sijaan oli sääli, että kaksi liikennöitsijää ei vastannut ollenkaan.

Suosittelen seurantatutkimusta 3–5 vuoden kuluttua, jotta havaitaan tilanteen kehittyminen. Tutkimus on syytä tehdä viimeistään sen jälkeen, kun toimivaltainen seudullinen viranomainen on toiminut jonkin aikaa, jotta nähdään mihin suuntaan mielipiteet ja käyttötottumukset ovat muuttuneet. Samalla saadaan selville, miten palvelutason määrittelyssä ja liikennöintiin sekä lipputuotteeseen liittyvässä kehitystyössä onnistuttu. Lisäksi voisi olla mielekästä tehdä erilaisia pienempiä kyselyitä tai selvityksiä tarpeen mukaan, esimerkiksi pienkaluston käyttöön, kutsuohjattuun liikenteeseen, tiettyihin linjoihin tai alueisiin, työpaikkoihin tai vastaaviin liittyen. Kehotan hyödyntämään alueen oman toimijan, Satakunnan ammattikorkeakoulun Tekniikka ja merenkulku Rauman logistiikan koulutusohjelman opettajien ammattitaitoa sekä opiskelijoiden innokkuutta ja tarjoamaan myös käytännönläheisiä oppimistilanteita opiskelijoiden kehityksen tueksi. Tämän tyyppisiä projektitöitä otetaan mielihyvin hoidettavaksi. Tämä opinnäytetyö toimii mitä parhaimpana ponnahduslautana myöhemmällekin yhteistyölle Satakunnan ammattikorkeakoulun ja Satakunnan seutulipputyöryhmän sekä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen välillä.

LÄHTEET

Ahonen-Virtala, M. 2008. Linja-autonkuljettajan käsikirja. 3. uud. p. Jyväskylä: SHO Business Development Oy.

Alifrosti, K. 2005. Vainion Liikenne 1930-2005. Salo: J. Vainion Liikenne Oy.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen www-sivut. Viitattu 2.1.2011. www.elykeskus.fi

Eurotest 2011. Park & Ride – State of the Art in Europe. Viitattu 19.1.2011. http://imagenes.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_eurotest_parkride_in_europe_jzq_97f05e27.pdf

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän www-sivut. Viitattu 19.1.2011. www.hsl.fi

Invalidiliiton www-sivut. Viitattu 20.1.2011. www.eesteon.fi

Jalasto, P. 2005. Liikennejärjestelmien suunnittelu. Teoksessa K. Ojala et al. Liikenne ja väylät I. Helsinki: Suomen rakennusinsinöörien liitto RIL ry, 291-308.

Joukkoliikennelaki. 2009. 13.11.2009/869.

Liikenne- ja viestintäministeriön www-sivut. Viitattu 2.1.2011. www.lvm.fi

Linja-autoliiton www-sivut. Viitattu 3.1.2011. www.linja-autoliitto.fi

Matkahuollon www-sivut. Viitattu 4.1.2011. www.matkahuolto.fi

Mäntynen, J., Kallberg, H., Kalenoja, H., Kiiskilä, K., Rauhamäki, H., Salli, R., Viikari, K. & Alava, P. 2006. Liikennetekniikan perusteet, Opetusmoniste 41. Tampere: Tampereen Teknillinen Yliopisto. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos.

Ojala, J. 2005. Liikennejärjestelmien suunnittelu. Teoksessa K. Ojala et al. Liikenne ja väylät I. Helsinki: Suomen rakennusinsinöörien liitto RIL ry, 218-221.

Satakunnan seutulipun www-sivut. Viitattu 4.1.2011. www.pori.fi

Tidaholmin kunnan www-sivut. Viitattu 3.2.2011. www.tidaholm.se

Tietilasto 2009. 2010. Helsinki: Liikennevirasto. Viitattu 9.1.2011. <http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/26793.PDF>

Trueform'n www-sivut. Viitattu 13.2.2011. www.trueform.co.uk

Västtrafik. 2010. Verksamhetsplan 2012-2014. Viitattu 3.2.2011. http://www.vasttrafik.se/upload/Dokument2010/VTVerksamhetsplan2012-2014_2010-12-20.pdf

Wikipedia. 2011. Matalalattiabussi. Viitattu 20.1.2011.
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Matalalattiabussi>

SEUTULIPPUALUEET ELY-KESKUKSITTAIN

- Uudenmaan ELY
 - Forssan alueen seutulippu
 - Hämeenlinnan seutulippu
 - Keski-Uudenmaan seutulippu
 - Lahden seutulippu
 - Loviisan kaupunkilippu
 - Länsi-Uudenmaan seutulippu
 - Porvoon seutulippu
 - Riihimäen seutulippu

- Kaakkois-Suomen ELY
 - Etelä-Karjalan seutulippu
 - Kotkan seutulippu
 - Kouvolan alueen seutulippu

- Varsinais-Suomen ELY
 - Loimaan seudun seutulippu
 - Pohjois-Satakunnan seutulippu
 - Salon seutulippu
 - Satakunnan seutulippu
 - SaTuSa-lippu (SaloTurkuSalo-lippu)
 - Turun seutulippu
 - Vakka-Suomen seutulippu

- Pirkanmaan ELY
 - Etelä-Pirkanmaan seutulippu
 - Tampereen seutuliput
 - Vammalan seutulippu

- Keski-Suomen ELY
 - Jyväskylän seutulippu

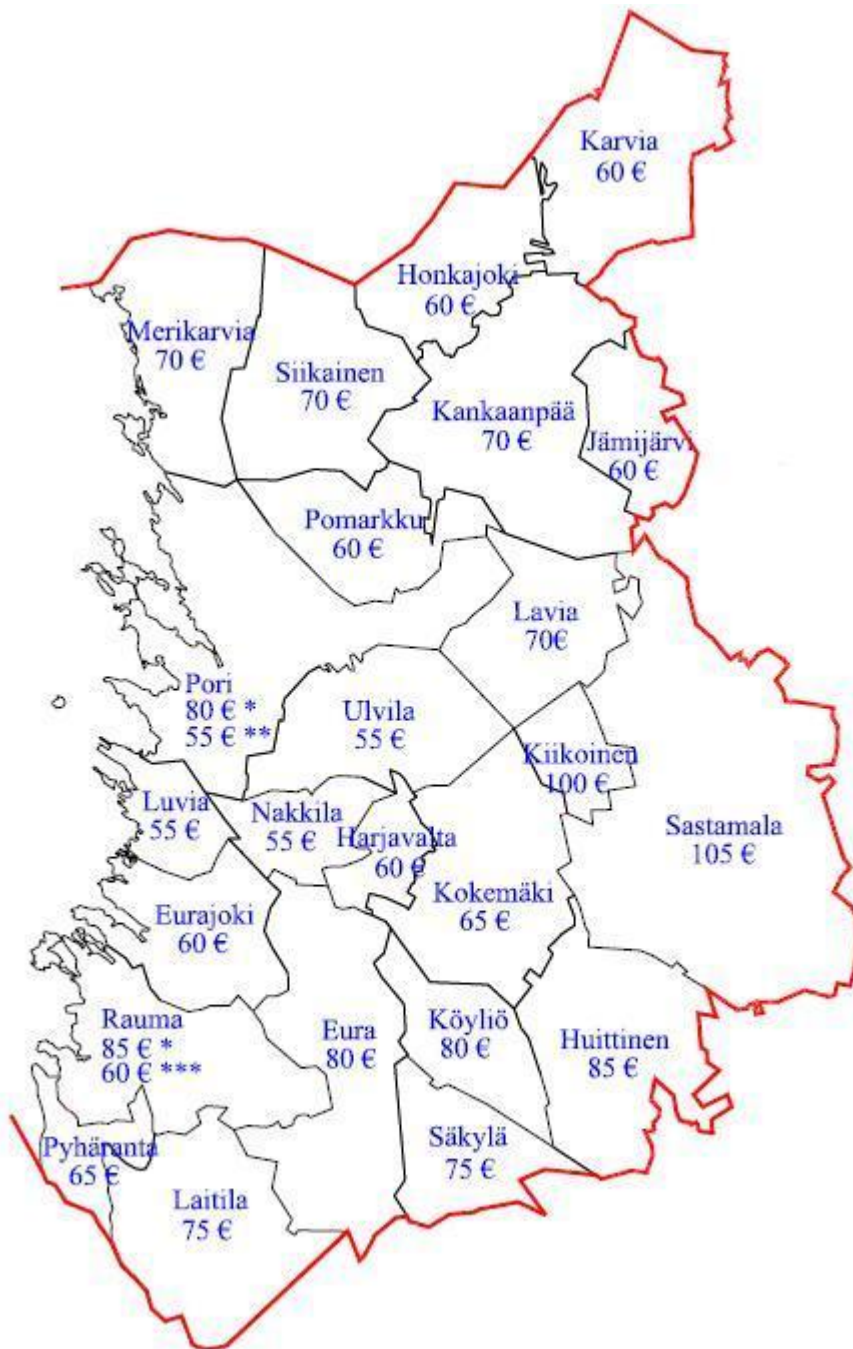
- Pohjois-Savon ELY
 - Joensuun seutulippu
 - Keski-Karjalan seutulippu
 - Keski-Savon seutulippu
 - Kuopion seutulippu
 - Mikkelin seutulippu
 - Pohjois-Karjalan maakuntalippu
 - Pohjois-Savolippu
 - Savonlinnan seutulippu
 - Ylä-Savon seutulippu

- Etelä-Pohjanmaan ELY
 - Kokkolan ja Pietarsaaren seutulippu
 - Seinäjoen seutulippu
 - Vaasan seutulippu

- Pohjois-Pohjanmaan ELY
 - Kajaanin seutulippu
 - Oulun seutulippu
 - Raahen seutulippu

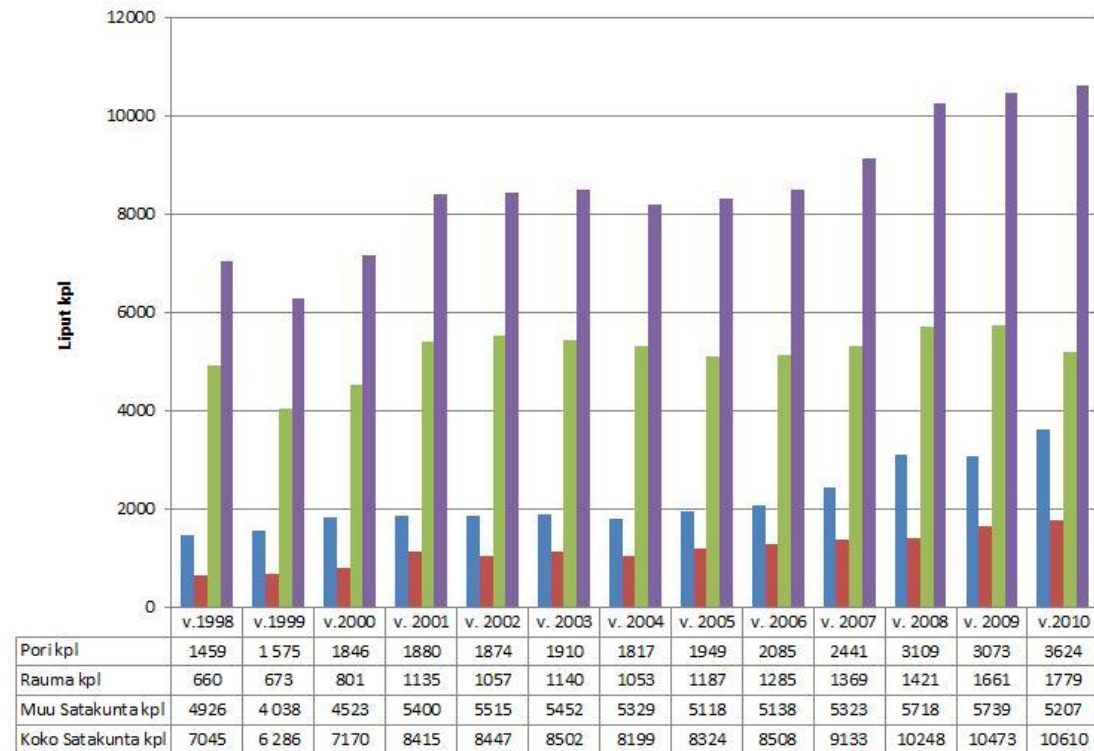
- Lapin ELY
 - Kemi-Tornio seutulippu
 - Rovaniemen seutulippu (Matkahuollon [www-sivut](http://www.sivut) 2011.)

KARTTA SATAKUNNAN SEUTULIPPUALUEESTA



SATAKUNNAN SEUTULIPUN MYYNTI 1998 - 2010

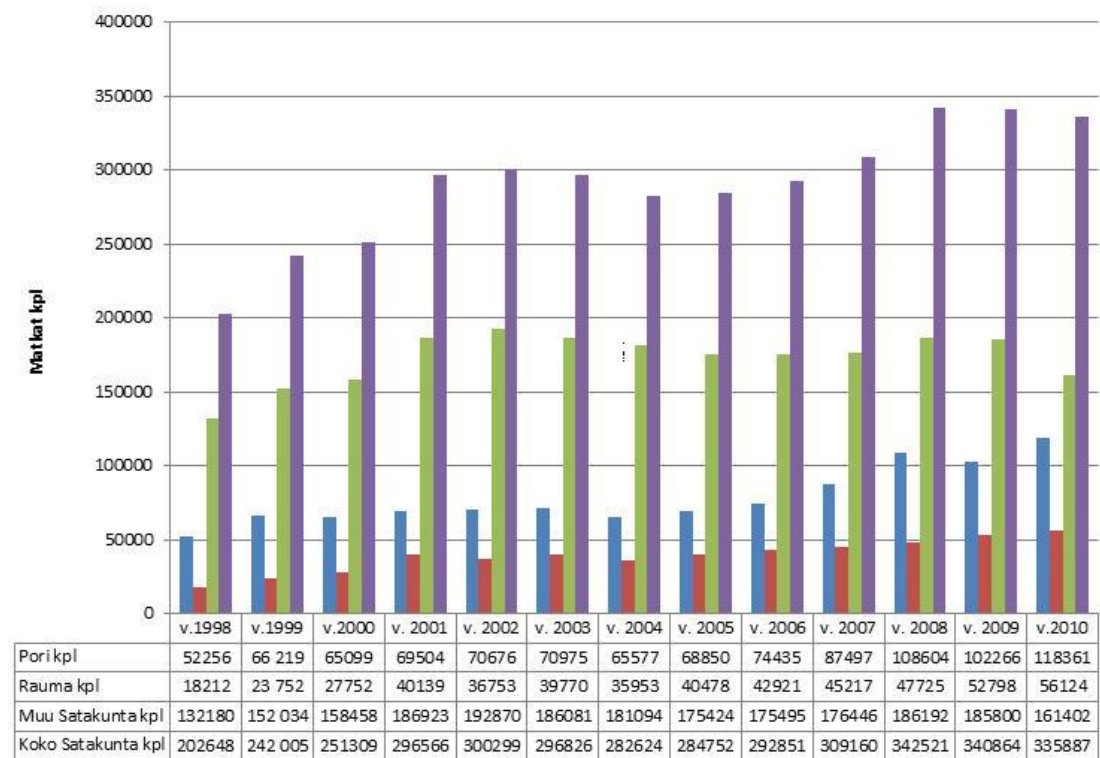
Satakunnan seutulipun myynti 1998 - 2010



- Pori kpl
- Rauma kpl
- Muu Satakunta kpl
- Koko Satakunta kpl

SATAKUNNAN SEUTULIPUN MATKAT 1998 - 2010

Satakunnan seutulipun matkat 1998 - 2010



- Pori kpl
- Rauma kpl
- Muu Satakunta kpl
- Koko Satakunta kpl

SATAKUNNAN SEUTULIPUN ENSIMMÄINEN MAINOSJULISTE
VUODELTA 1997

**KÄTEVÄ JA EDULLINEN MATKUSTUSTAPA
SATAKUNNAN**

SEUTU LIPPU



**MATKAHUOLLON AIKATAULUPALVELU:
0200-4039**
(6,34 mk / puh + ppm)



**EURA, EURAJOKI, HARJAVALTA, HONKAJOKI, HUITTINEN, JÄMJÄRVI, KANKAANPÄÄ,
KUKKAINEN, KOKEMÄKI, KULLAA, LAPPI, LUVIA, MERIKARVIA, NAKKILA, NOORMARKKU,
POMARKKU, PORI, PYHÄRANTA, RAUMA, SIIKAINEN JA ULVILA**

KÄYTTÄJÄKYSELYN KYSELYLOMAKE

SATAKUNNAN SEUTULIPPUTUTKIMUS 2011

KÄYTTÄJÄKYSELY

Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Satakunnan seutulipputyöryhmä tutkivat seutulipun käyttötottumuksia ja mielipiteitä sen käyttöön liittyen.

Vastausaika on 10.1. – 11.2.2011.

Tämän lomakkeen voitte palauttaa Matkahuollon toimipisteeseen tai tämän linja-auton kuljettajalle.

Voitte vastata kyselyyn myös Internetissä osoitteessa:

www.pori.fi/seutulippukysely

Vastanneiden kesken arvotaan kaksi (2) kappaletta yhden kuukauden seutulippuja.

TAUSTATIEDOT (rastita)

Sukupuoli

 nainen mies

Ikä

 alle 15 vuotta 15 – 17 vuotta 18 – 24 vuotta 25 – 34 vuotta 35 – 44 vuotta 45 – 54 vuotta 55 – 65 vuotta yli 65 vuotta

Asuinkunta

 Eura Honkajoki Kankaanpää Kokemäki Lavia Nakkila Pyhäranta Siikainen Eurajoki Huittinen Karvia Köyliö Luvia Pomarkku Rauma Säkö Harjavalta Jämijärvi Kiikoinen Laitila Merikarvia Pori Sastamala Ulvila

- Olen
(valitse sopivin)
- koululainen
 - opiskelija (2. aste)
 - opiskelija (korkeakoulu)
 - työssä käyvä
 - eläkeläinen
 - työtön

Ajokortti kyllä ei

Käytössä henkilöauto kyllä ei

Kulkumuoto ennen seutulipun hankintaa

- linja-auto
- henkilöauto (ajoen)
- henkilöauto (kyydissä)
- polkupyörä tai vastaava
- kävellen

Käytössä olevan seutulipun/opiskelijaseutulipun hinta kuukaudessa _____ euroa

SEUTULIPUN KÄYTTÖ

Seutulippu on ollut käytössä

- alle 1 vuosi
- 1 – 3 vuotta
- 3 – 5 vuotta
- yli 5 vuotta

Ensisijainen käyttötarkoitus

- työmatka
- koulu-/opiskelumatka
- asiointimatka
- vapaa-ajan matka
- jokin muu

Pääasiallinen matka suuntautuu?

- Eura
- Eurajoki
- Harjavalta
- Honkajoki
- Huittinen
- Jämijärvi
- Kankaanpää
- Karvia
- Kiikoinen
- Kokemäki
- Köyliö
- Laitila
- Lavia
- Luvia
- Merikarvia
- Nakkila
- Pomarkku
- Pori
- Pyhäranta
- Rauma
- Sastamala
- Siikainen
- Säskylä
- Ulvila

Lipun latauspaikka Matkahuolto linja-auto R-Kioski

Matka kotoa pysäkille 0 - 500 m 500 - 1000 m yli 1000 m

Matka pysäkiltä työpaikalle/muuhun 0 - 500 m 500 - 1000 m yli 1000 m

LIKKNÖINTI

Miten tyytyväinen olette seuraaviin asioihin? (rastita sopivin)

	tyytyväinen	melko tyytyväinen	en osaa sanoa	melko tyytymätön	tyytymätön
Matka-aika	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vuorotiheys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Täsmällisyys ja luotettavuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linjojen/reittien kattavuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vaihtojen sujuvuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PALVELU

Miten tyytyväinen olette seuraaviin asioihin? (rastita sopivin)

	tyytyväinen	melko tyytyväinen	en osaa sanoa	melko tyytymätön	tyytymätön
Kuljettajan asiakaspalvelu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajien ajotapa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kaluston laatu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aikataulujen saatavuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

INFRASTRUKTUURI

Miten tyytyväinen olette seuraaviin asioihin? (rastita sopivin)

	tyytyväinen	melko tyytyväinen	en osaa sanoa	melko tyytymätön	tyytymätön
Esteettömyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkkien kunto (korjaukset, talvikunnossapito)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkkien varustelu (katokset, penkit, valaistus jne.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turvallisuus odotusaikana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liityntäpysäköinti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

LIPPUTUOTE

Miten tyytyväinen olette seuraaviin asioihin? (rastita sopivin)

	tyytyväinen	melko tyytyväinen	en osaa sanoa	melko tyytymätön	tyytymätön
Osto-/latauspaikkojen määrä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seutulipun hinta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oston-/lataamisen helppous	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

EHDOTUKSET SEUTULIPUN KÄYTÖN EDISTÄMISEKSI

--

ARVONTA

Vastanneiden kesken arvotaan kaksi (2) kappaletta yhden kuukauden seutulippuja. Mikäli haluatte osallistua arvontaan, niin kirjoittakaa nimenne ja yhteystietonne. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti. Voittajiin otetaan yhteyttä arvannon ratkettua.

Etu- ja sukunimi	
Sähköpostiosoite	
Puhelinnumero	

Kiitos vastauksistanne!

LIKENNÖITSIJÄKYSELY

SATAKUNNAN SEUTULIPPUTUTKIMUS 2011

LIKENNÖITSIJÄKYSELY

Tämä on osa Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja Satakunnan seutulipputyöryhmän teettämää seutulippututkimusta, joka koostuu käyttäjille ja liikennöitsijöille suunnatuista osioista. Tutkimuksen tarkoituksena on saada informaatiota ja kokonaiskuva Satakunnan seutulipun tämän hetkisestä tilanteesta tuotteen kehittämistä varten. Selvitetään nykyhetken puutteet ja mitä odotuksia/toiveita on. Tarkoituksena on myös saada tietoa joukkoliikennelain mukaista liikenteen palvelutasoa varten. Vastaavaa tutkimusta alueella ei ole tehty aikaisemmin.

Yksilöidyt, kattavat ja kuitenkin ytimekkäät vastaukset voivat olla huomioita, parannusehdotuksia, ideoita ja näkemyksiä. Sana on vapaa!

Pyydämme Teitä ottamaan kantaa ainakin seuraaviin asioihin:

- Näkemykset lippujärjestelmän tulevaisuuden suhteen
 - nopeammat kortit
 - erilaiset voimassaoloajat
- Mahdolliset ongelmat tällä hetkellä
 - purkuongelmat → tilastoinnin virheellisyys
 - muut ongelmat ja niiden vakavuus
- Liikenneinfrastruktuurin nykytila ja kehittämisajatuksat
 - pysäkit (katokset, pyörätelineet, odotuskorokkeet, valaistus, liityntäpysäköinnit...)
 - liikennejärjestelyt (joukkoliikenne-etuudet)
 - kunnossapito
- Ideat seutulipun markkinointiin
 - yhteismarkkinointi, brändäys

Kaikenlaiset kehittämisajatuksat ovat tervetulleita, jotta lipputuotetta ja palvelua saataisiin kehitettyä entistä houkuttelevammaksi sekä sitä kautta linja-auton käyttäjämääriä nostetuksi.

Pyydämme Teitä ystävällisesti lähettämään vastaukset sähköpostitse alla olevaan osoitteeseen 19.1.2011 mennessä.

Kiitokset vastauksistanne jo etukäteen!

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja Satakunnan seutulipputyöryhmän puolesta

Niko Kortelainen
 tutkimuksen tekijä, logistiikan opiskelija
 Satakunnan ammattikorkeakoulu
 Tekniikka ja merenkulku Rauma
niko.kortelainen@student.samk.fi

TIEDOTE INTERNETISSÄ (Kuntien, Matkahuollon ja SAMKin www-sivuilla)

SATAKUNNAN SEUTULIPPUTUTKIMUS 2011 - KÄYTTÄJÄKYSELY

Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Satakunnan seutulipputyöryhmä tutkivat seutulipun käyttötottumuksia ja mielipiteitä sen käyttöön liittyen. Kyselyllä selvitetään mm. käyttäjien tyytyväisyyttä liikennöintiä, palvelua, infrastruktuuria ja lipputuotetta koskevissa asioissa.

Vastausaika on 10.1. - 11.2.2011.

Osallistu kyselyyn osoitteessa: <https://elomake.samk.fi/lomakkeet/875/lomake.html>

Kyselyyn vastaamiseen kuluu aikaa noin 5 – 10 minuuttia.

Vastanneiden kesken arvotaan kaksi (2) kappaletta yhden kuukauden seutulippuja.

LEHDISTÖTIEDOTE

VARSINAIS-SUOMEN ELY-KESKUS
SATAKUNNAN SEUTULIPPITYÖRYHMÄ

LEHDISTÖTIEDOTE

10.1.2011

SATAKUNNAN SEUTULIPPUTUTKIMUS 2011 - KÄYTTÄJÄKYSELY

Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Satakunnan seutulipputyöryhmä tutkivat seutulipun käyttötottumuksia ja mielipiteitä sen käyttöön liittyen. Kyselyllä selvitetään mm. käyttäjien tyytyväisyyttä liikennöintiä, palvelua, infrastruktuuria ja lipputuotetta koskevissa asioissa.

Käyttäjäkysely on osa tutkimusta, jossa selvitetään myös liikennöitsijöiden ajatuksia seutuliikenteestä. Tutkimuksen tarkoituksena on saada informaatiota ja kokonaiskuva Satakunnan seutulipun tämänhetkisestä tilanteesta ja tuotteen kehittämisessä. Tietoa tarvitaan myös tehtäessä joukkoliikennelain mukaista palvelutasomäärittelyä, joka toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä alkaneen vuoden aikana.

Kyselyn vastausaika on 10.1. - 11.2.2011. Vastanneiden kesken arvotaan kaksi kappaletta yhden kuukauden seutulippuja.

Satakunnan seutulippualueella ei ole aikaisemmin vastaavanlaajuista kyselyä tehty. Kyselyyn kannustetaan vastaamaan Internetissä osoitteessa www.pori.fi/seutulippukysely, mutta paperilomakkeita on saatavilla Matkahuollosta ja Satakunnan seutulippualueen linja-autoista.

Lisätietoja antavat:

- Liikenneinsinööri Markku Setälä, Satakunnan seutulipputyöryhmän pj.
p. 044 701 1695
- Henkilöliikennelogistikko Jouni Kärki, siht. p. 044 701 1732

LEHTIARTIKKELI (Bussiammattilainen 1/2011, 9.)

Seutulippumatkalaisilta kerätään tietoa Satakunnassa

Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Satakunnan seutulipputyöryhmä selvittävät Satakunnan seutulippututkimus 2011 – käyttäjäkyselyn avulla matkustajien tottumuksia ja mielipiteitä seutulipun käyttöön liittyen.

Kyselyllä selvitetään mm. käyttäjien tyytyväisyyttä liikennöintiä, palvelua, infrastruktuuria ja lippu tuotetta koskevissa asioissa. Tutkimuksen tarkoituksena on saada kokonaiskuva Satakunnan seutulipun tämänhetkisestä tilanteesta ja kerätä informaatiota tuotteen kehittämiseksi.

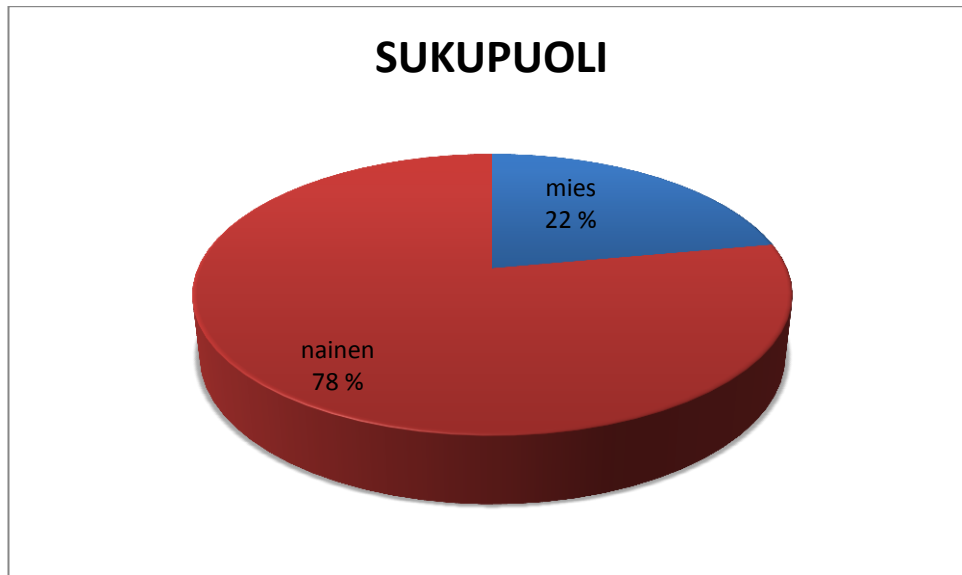
Tietoa tarvitaan myös joukkoliikennelain mukaista palvelutasomäärittelyä varten, joka on tehtävä kuluvan vuoden aikana. Kyselyn vastausaika on 10.1. – 11.2.2011.

Käyttäjäkysely on osa tutkimusta, jossa selvitetään myös liikennöitsijöiden ajatuksia seutuliikenteestä. Satakunnan seutulippualueella ei ole aikaisemmin vastaavanlaajuista kyselyä tehty. Seutulippualueeseen kuuluu tällä hetkellä 24 kuntaa.

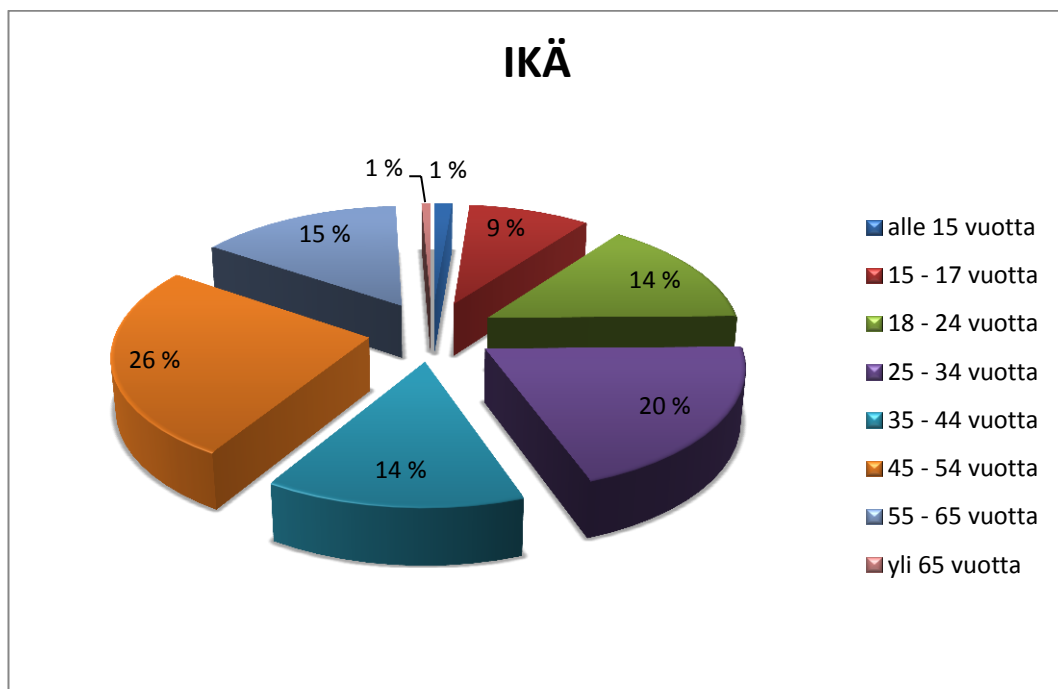
Kysely löytyy internetistä: Satakunnan seutulipun käyttäjäkysely 2011.

KÄYTTÄJÄKYSÉLYN TULOKSET KUVINA

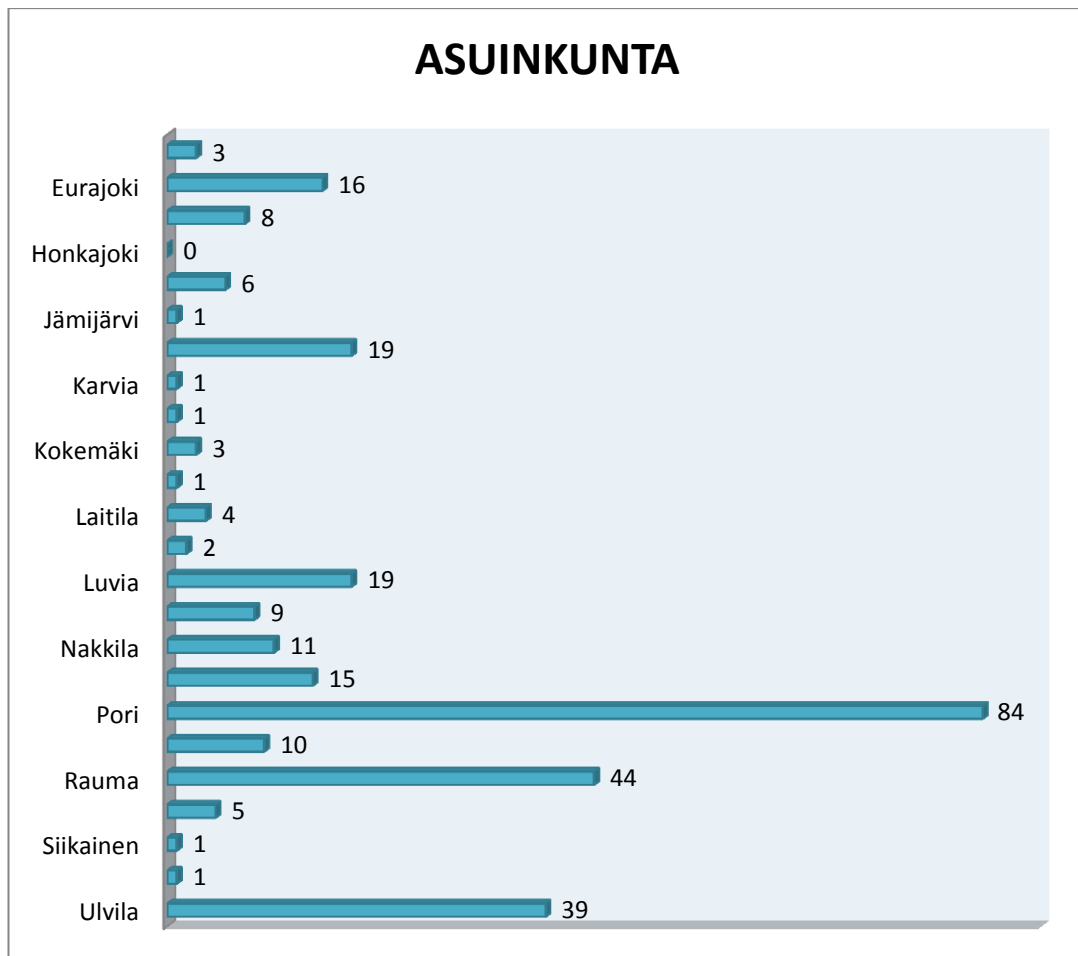
TAUSTATIEDOT



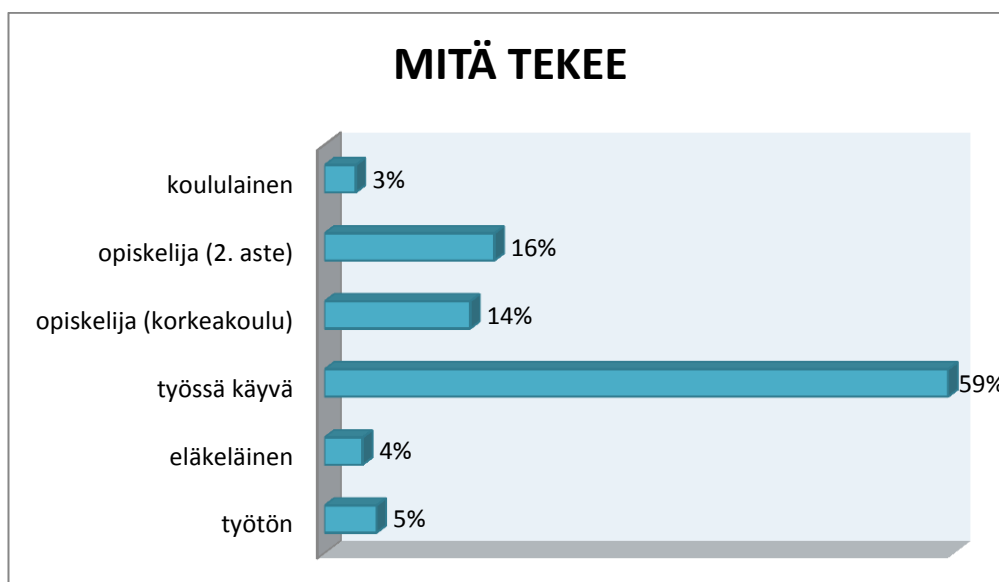
Kuvio 1. Vastanneiden sukupuolijakauma.



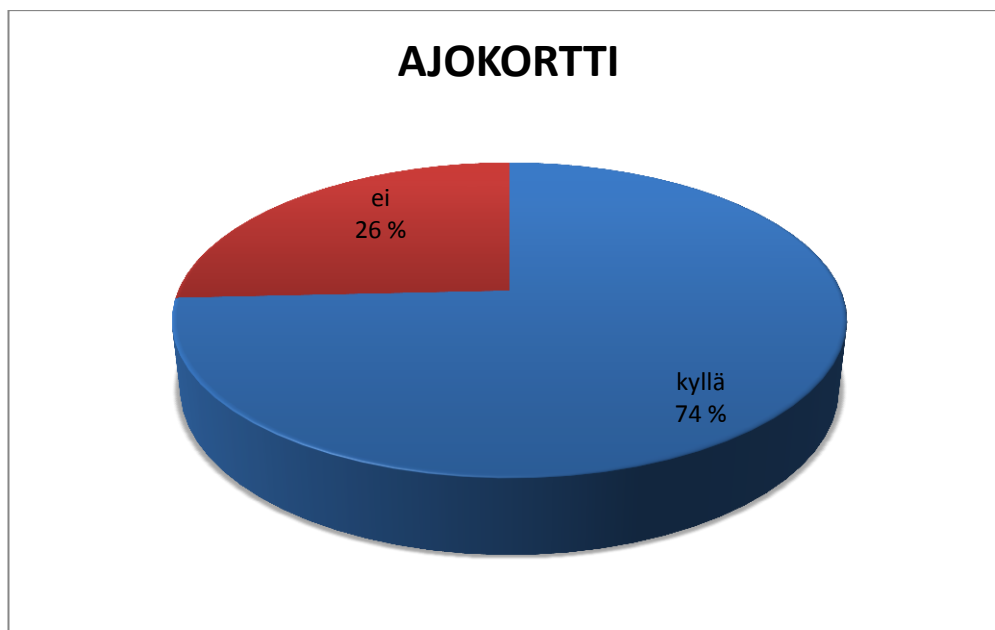
Kuvio 2. Vastanneiden määrä ikäryhmittäin.



Kuvio 3. Vastaajien lukumäärä kunnittain.



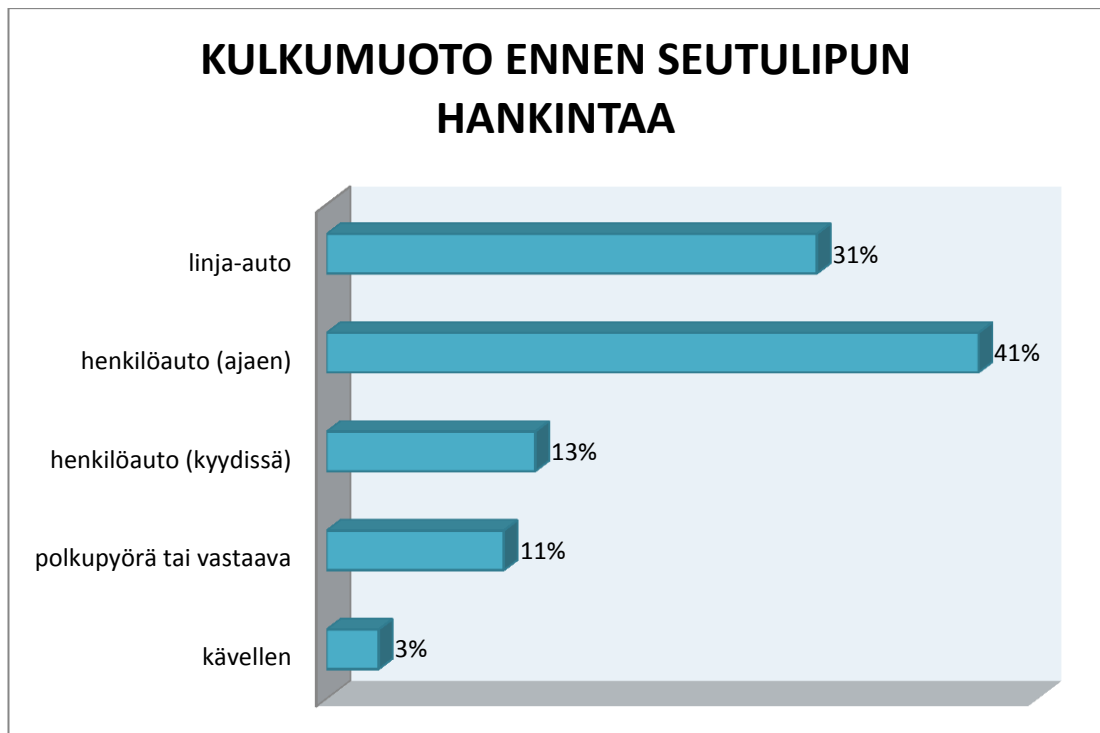
Kuvio 4. Jakauma siitä, mitä vastanneet tekevät.



Kuvio 5. Ajokortti vai ei.



Kuvio 6. Käytössä henkilöauto vai ei.



Kuvio 7. Kulkumuoto ennen seutulipun hankintaa.

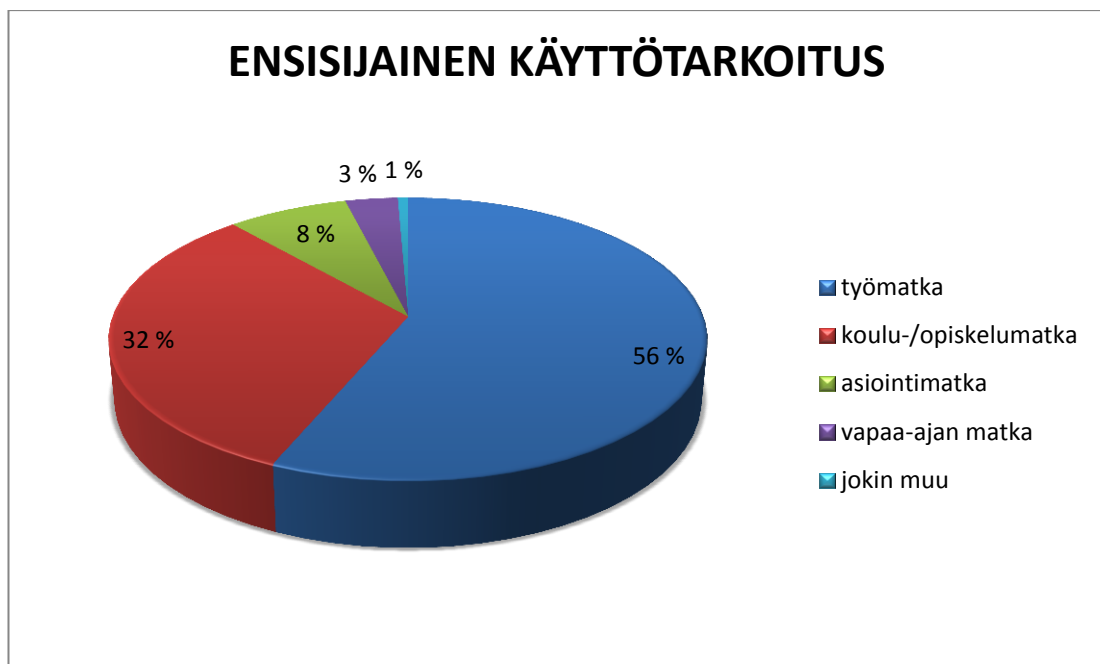


Kuvio 8. Onko käytössä seutulippu vai opiskelijaseutulippu.

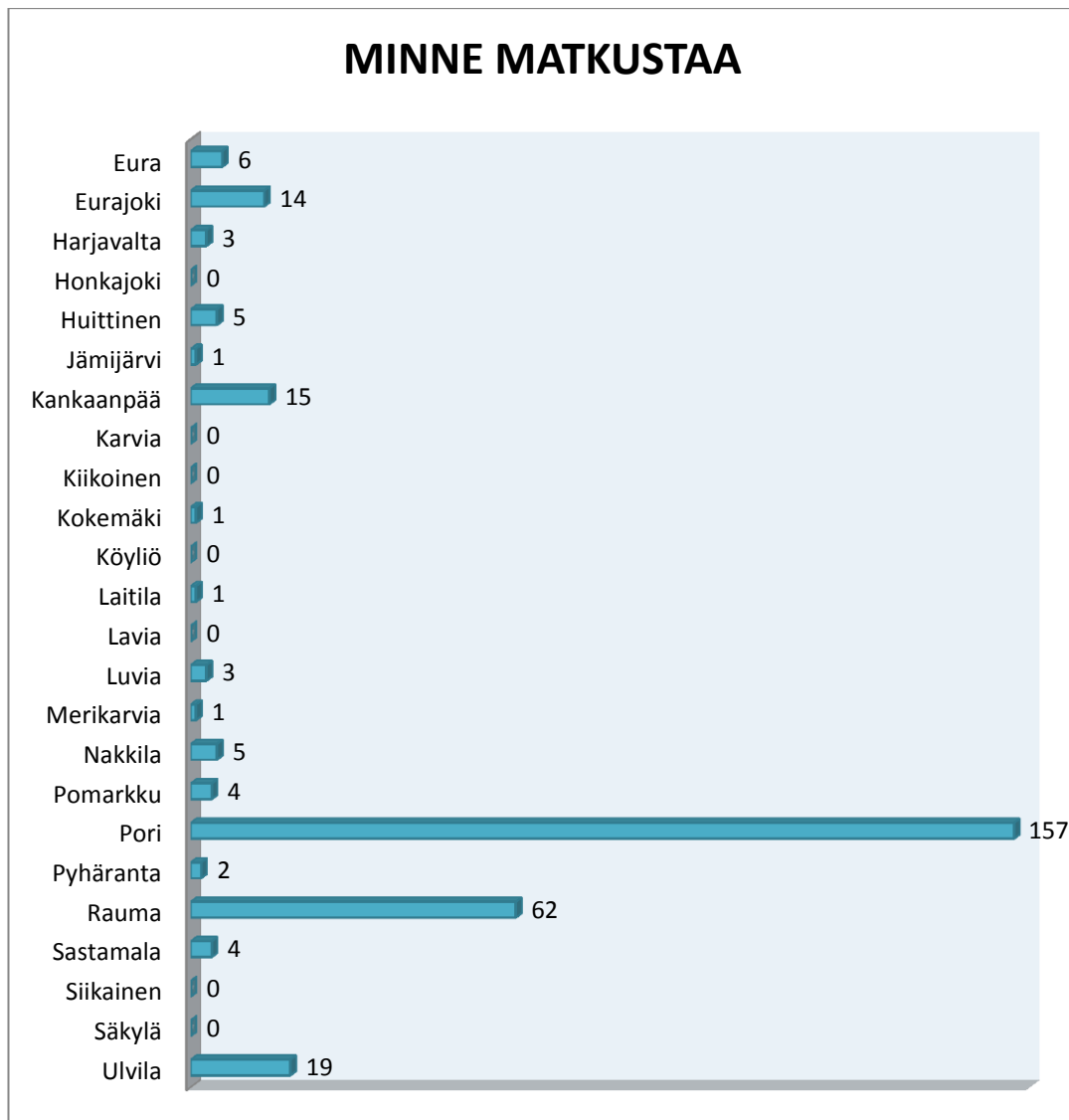
SEUTULIPUN KÄYTTÖ



Kuvio 9. Seutulippu ollut käytössä.



Kuvio 10. Seutulipun ensisijainen käyttötarkoitus.



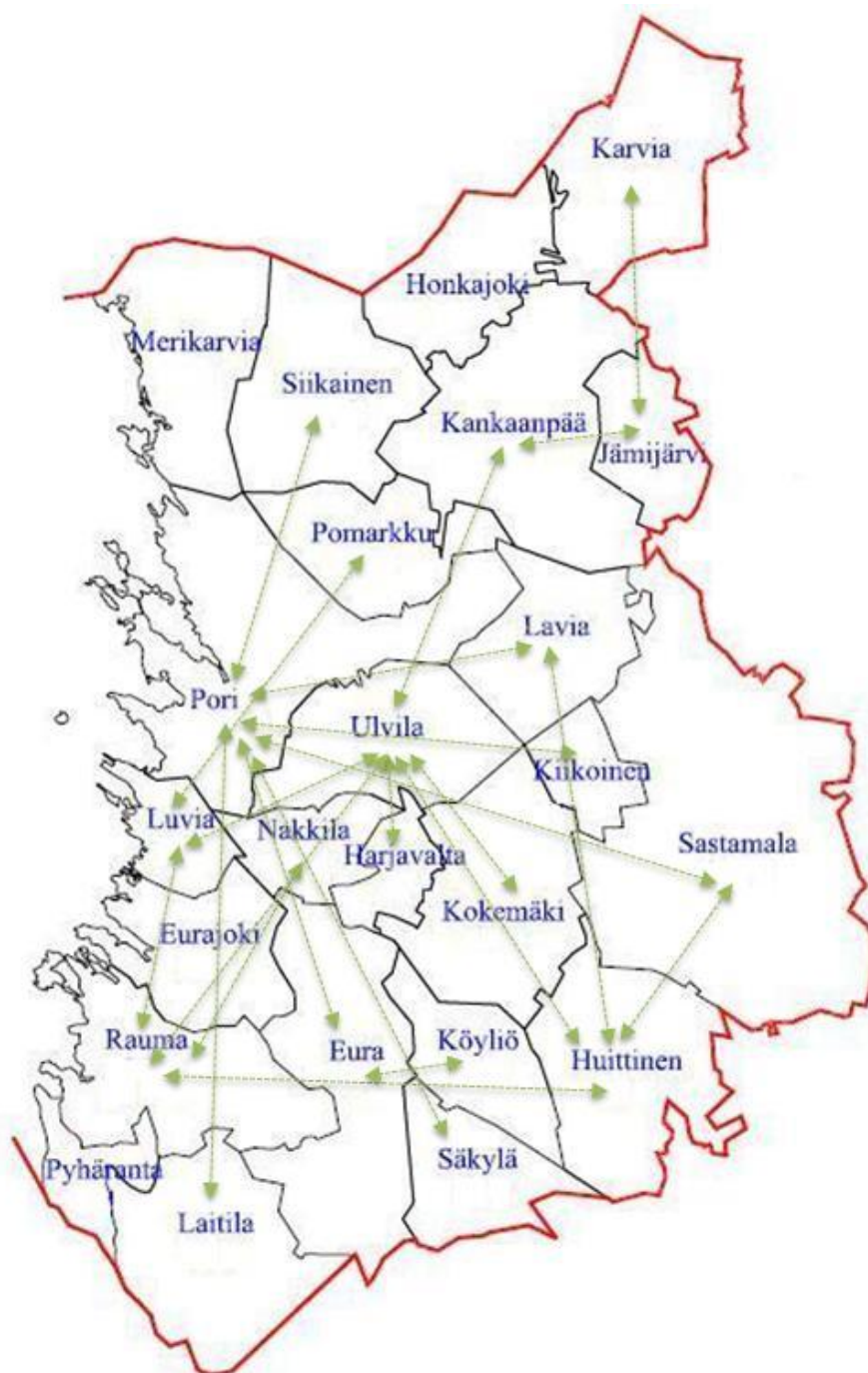
Kuvio 11. Vastaajien lukumäärä kohdekunnittain.

Taulukko 1. Mistä mihin matka suuntautuu (enemmän kuin yksi vastaaja).

MISTÄ	MIHIN	KPL
Ulvila	Pori	30
Rauma	Pori	28
Pori	Rauma	27
Luvia	Pori	16
Pomarkku	Pori	14
Kankaanpää	Pori	13
Pori	Pori	13
Pori	Kankaanpää	11
Pori	Ulvila	10
Merikarvia	Pori	9
Pori	Eurajoki	9
Rauma	Rauma	9
Harjavalta	Pori	8
Nakkila	Pori	8
Pyhäranta	Rauma	8
Eurajoki	Pori	7
Eurajoki	Rauma	7
Pori	Nakkila	4
Ulvila	Ulvila	4
Huittinen	Pori	3
Laitila	Rauma	3
Pori	Luvia	3
Rauma	Eura	3
Rauma	Eurajoki	3
Eurajoki	Eurajoki	2
Kankaanpää	Kankaanpää	2
Kankaanpää	Pomarkku	2
Kokemäki	Pori	2
Nakkila	Ulvila	2
Pori	Harjavalta	2
Pyhäranta	Pyhäranta	2
Sastamala	Sastamala	2
Eura	Rauma	2

Taulukko 2. Mistä mihin matka suuntautuu (yksi vastaaja).

MISTÄ	MIHIN	KPL
Eura	Eura	1
Huittinen	Huittinen	1
Huittinen	Rauma	1
Huittinen	Sastamala	1
Jämijärvi	Kankaanpää	1
Kankaanpää	Rauma	1
Kankaanpää	Ulvila	1
Karvia	Jämijärvi	1
Kiikoinen	Pori	1
Kokemäki	Ulvila	1
Köyliö	Eura	1
Laitila	Pori	1
Lavia	Huittinen	1
Lavia	Pori	1
Luvia	Pomarkku	1
Luvia	Rauma	1
Luvia	Ulvila	1
Nakkila	Rauma	1
Pomarkku	Kankaanpää	1
Pori	Eura	1
Pori	Huittinen	1
Pori	Merikarvia	1
Pori	Pomarkku	1
Pori	Sastamala	1
Rauma	Laitila	1
Sastamala	Huittinen	1
Sastamala	Pori	1
Sastamala	Rauma	1
Siikainen	Pori	1
Säkylä	Pori	1
Ulvila	Harjavalta	1
Ulvila	Huittinen	1
Ulvila	Kokemäki	1
Ulvila	Nakkila	1
Ulvila	Rauma	1

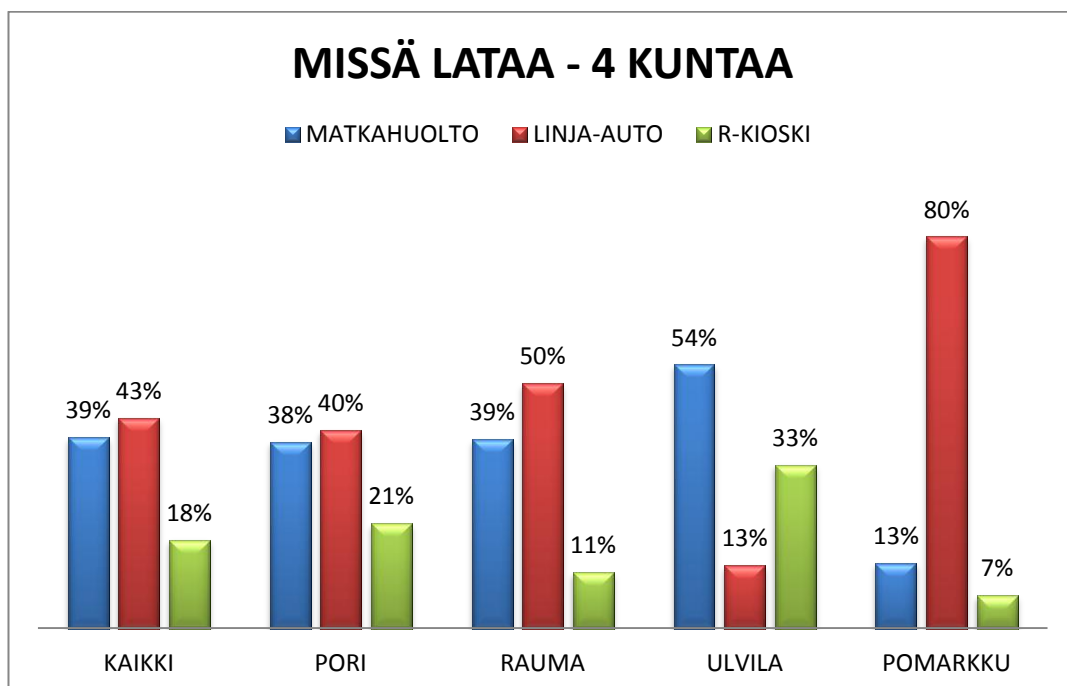


VASTAAJIA
1 - 2

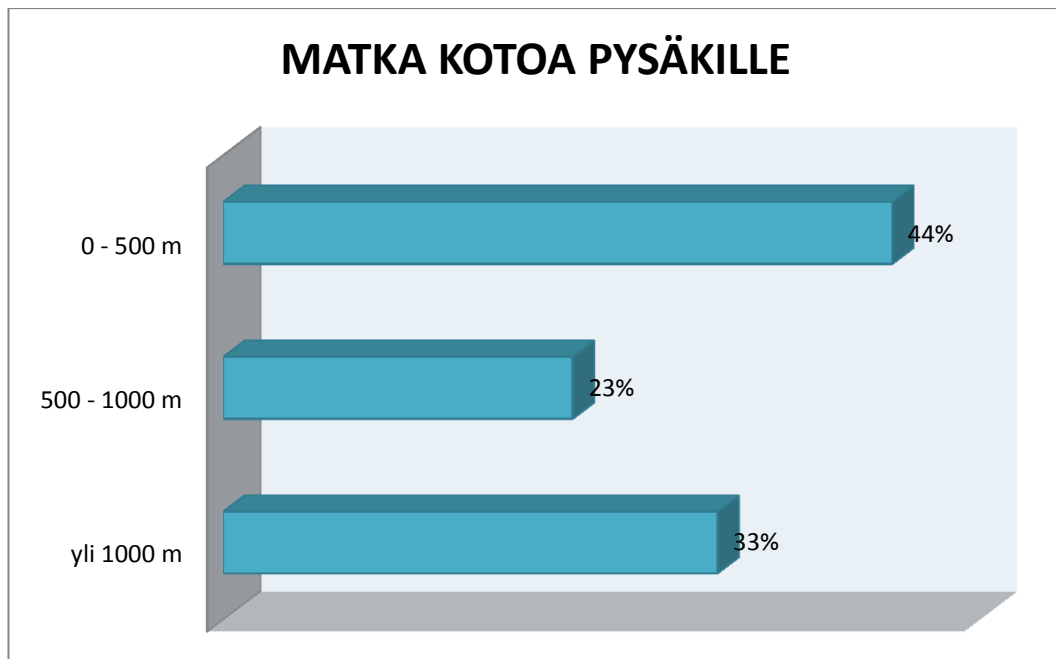
Kuvio 13. Mistä minne matkat suuntautuu (1-2 vastaajaa).



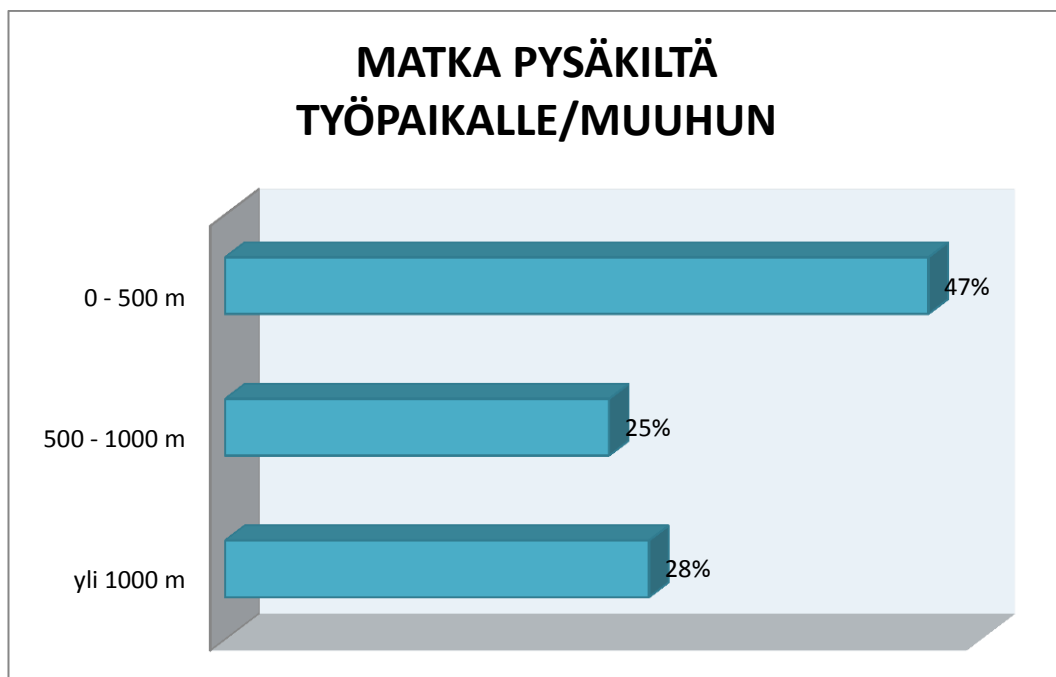
Kuvio 14. Missä lataa seutulippuaan.



Kuvio 15. Missä lataa seutulippuaan – kaikki vs. neljä kuntaa.

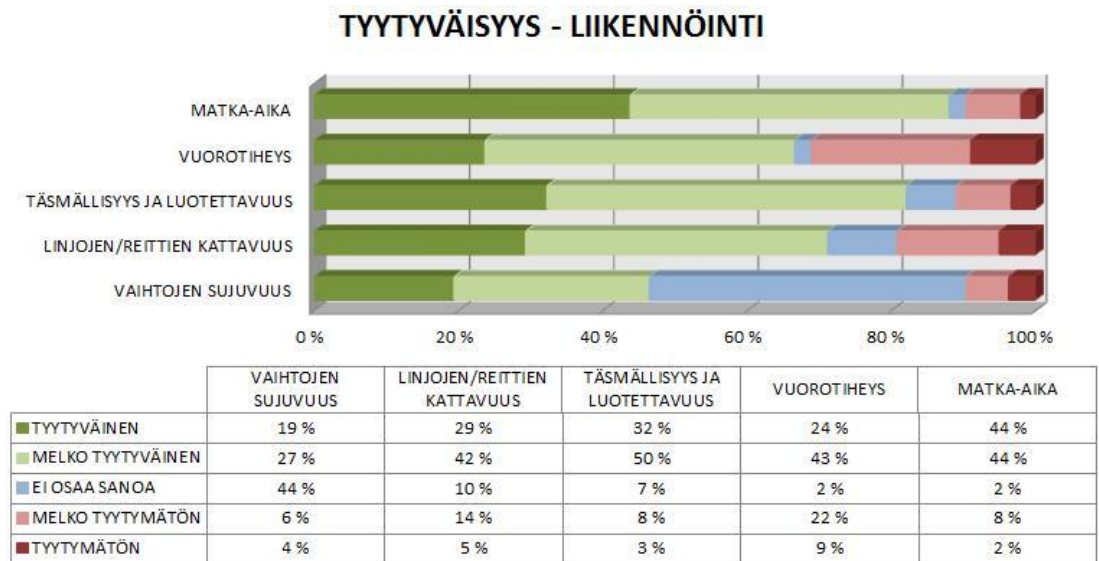


Kuvio 16. Matka kotoa pysäkille.

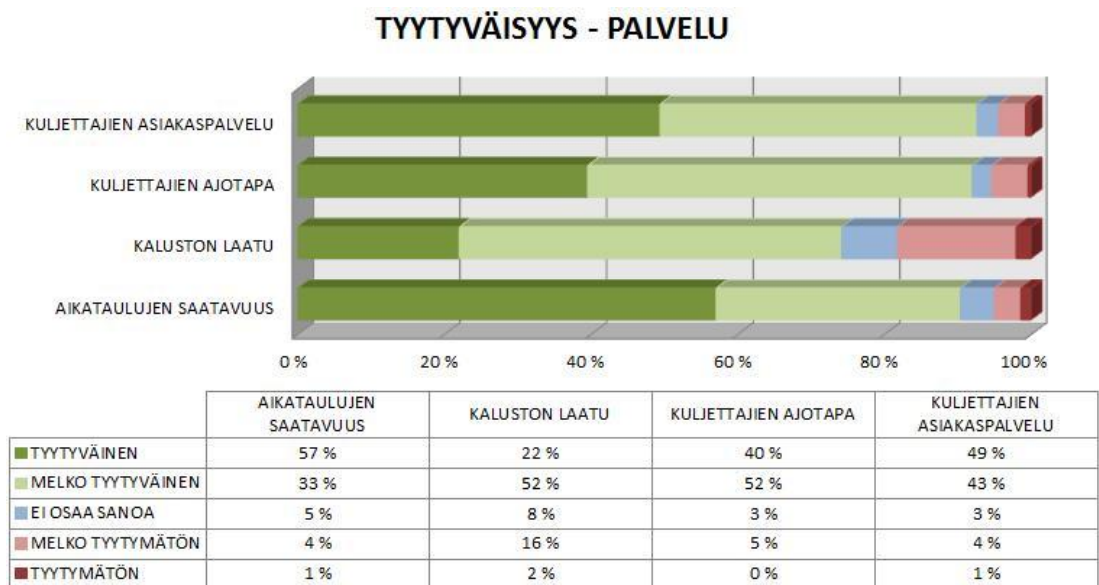


Kuvio 17. Matka pysäkiltä työpaikalla/muuhun.

TYTYTYVÄISYYS

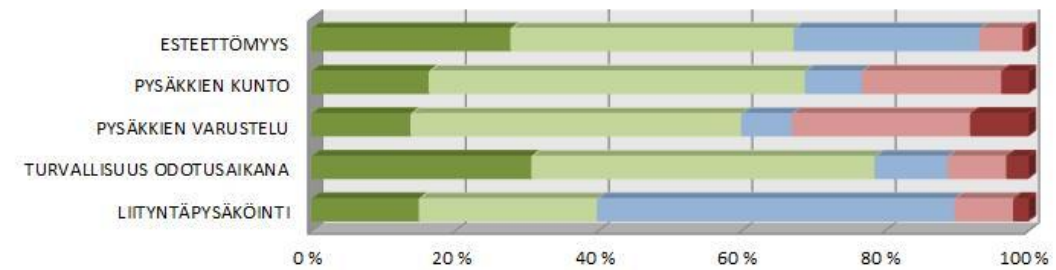


Kuvio 18. Tyytyväisyys liikennöintiin.



Kuvio 19. Tyytyväisyys palveluun.

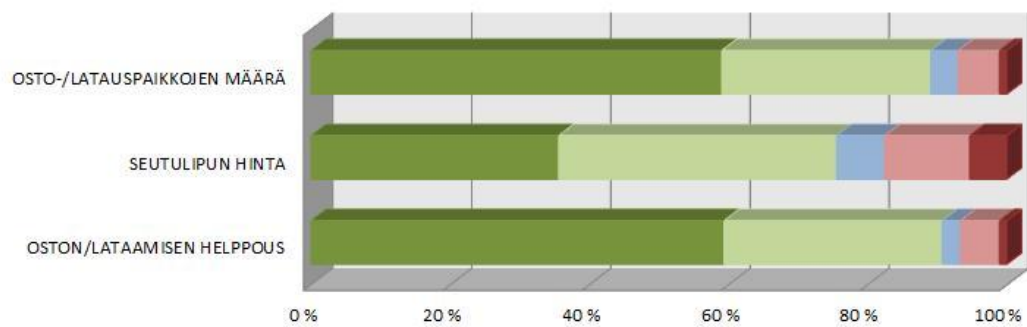
TYTYVÄISYYS - INFRASTRUKTUURI



	LIITYNTÄPYSÄKÖINTI	TURVALLISUUS ODOTUSAIKANA	PYSÄKKIEN VARUSTELU	PYSÄKKIEN KUNTO	ESTEETTÖMYYS
■ TYTYVÄINEN	15 %	31 %	14 %	17 %	28 %
■ MELKO TYTYVÄINEN	25 %	48 %	46 %	52 %	39 %
■ EI OSAA SANOA	50 %	10 %	7 %	8 %	26 %
■ MELKO TYTYMÄTÖN	8 %	8 %	25 %	19 %	6 %
■ TYTYMÄTÖN	2 %	3 %	8 %	4 %	1 %

Kuvio 20. Tyytyväisyys infrastruktuuriin.

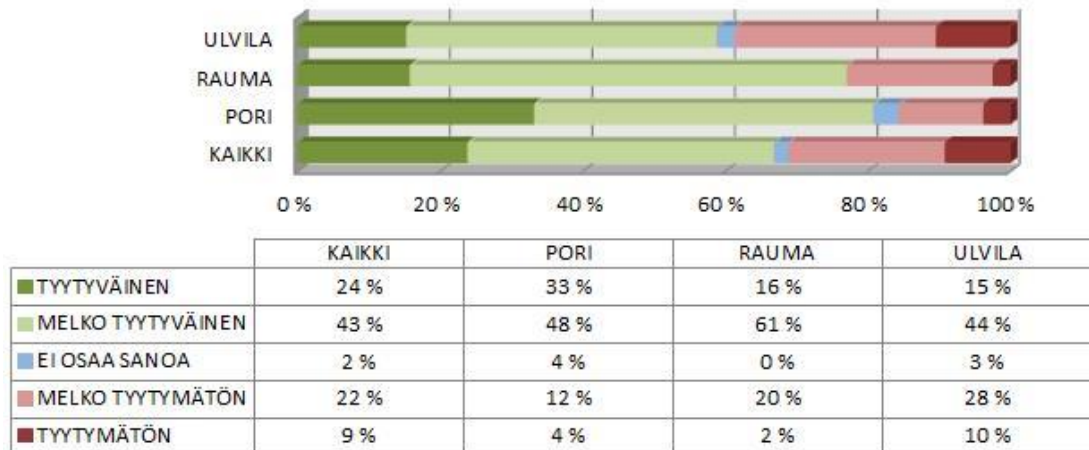
TYTYVÄISYYS - LIPPUTUOTE



	OSTON/LATAAMISEN HELPPOUS	SEUTULIPUN HINTA	OSTO-/LATAUSPAIKKOJEN MÄÄRÄ
■ TYTYVÄINEN	59 %	36 %	59 %
■ MELKO TYTYVÄINEN	31 %	40 %	30 %
■ EI OSAA SANOA	3 %	7 %	4 %
■ MELKO TYTYMÄTÖN	6 %	12 %	6 %
■ TYTYMÄTÖN	1 %	5 %	1 %

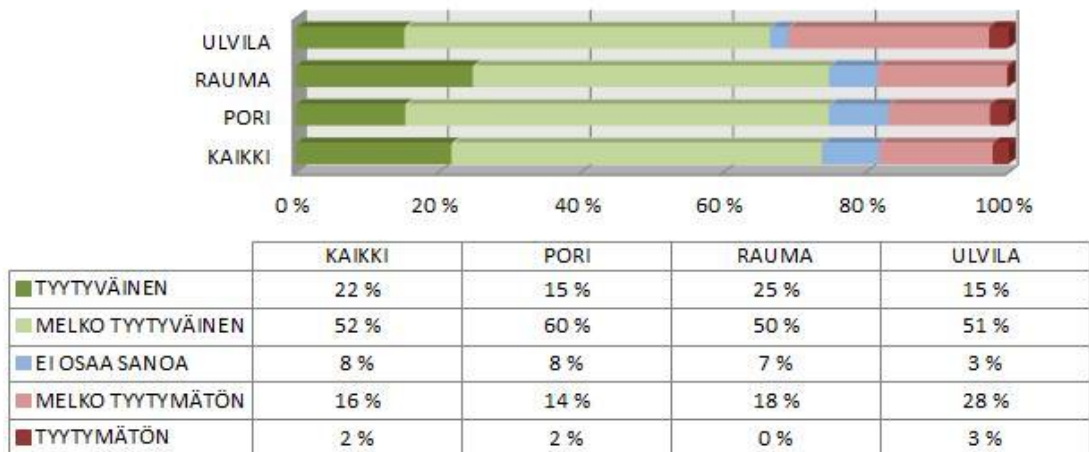
Kuvio 21. Tyytyväisyys lipputuotteeseen.

TYTYTYVÄISYYS - VUOROTIHEYYS - 3 KUNTAA



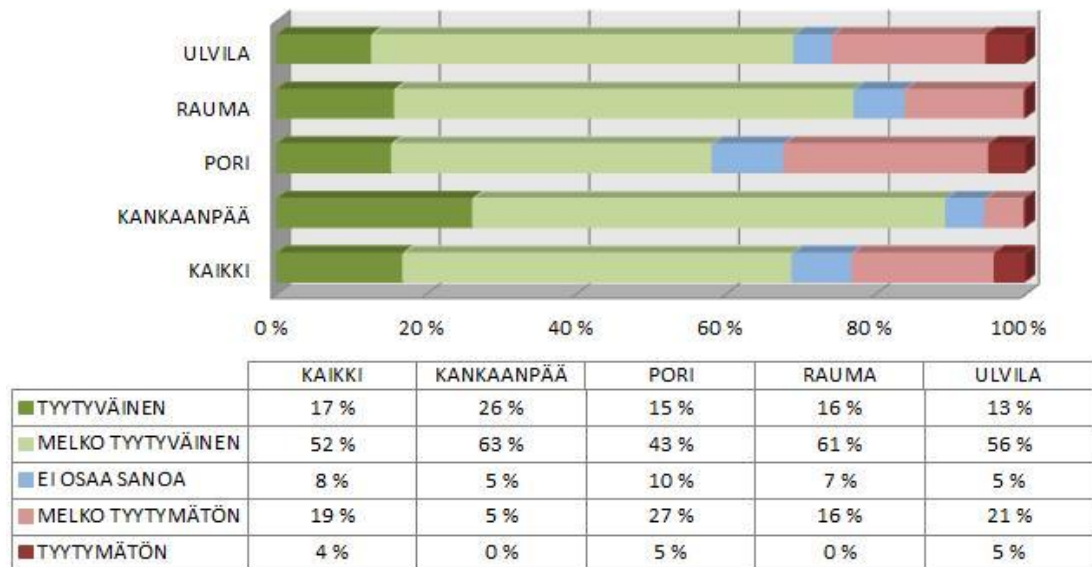
Kuvio 22. Tyytyväisyys vuorotiheyteen – kaikki vs. kolme kuntaa.

TYTYTYVÄISYYS - KALUSTON LAATU - 3 KUNTAA



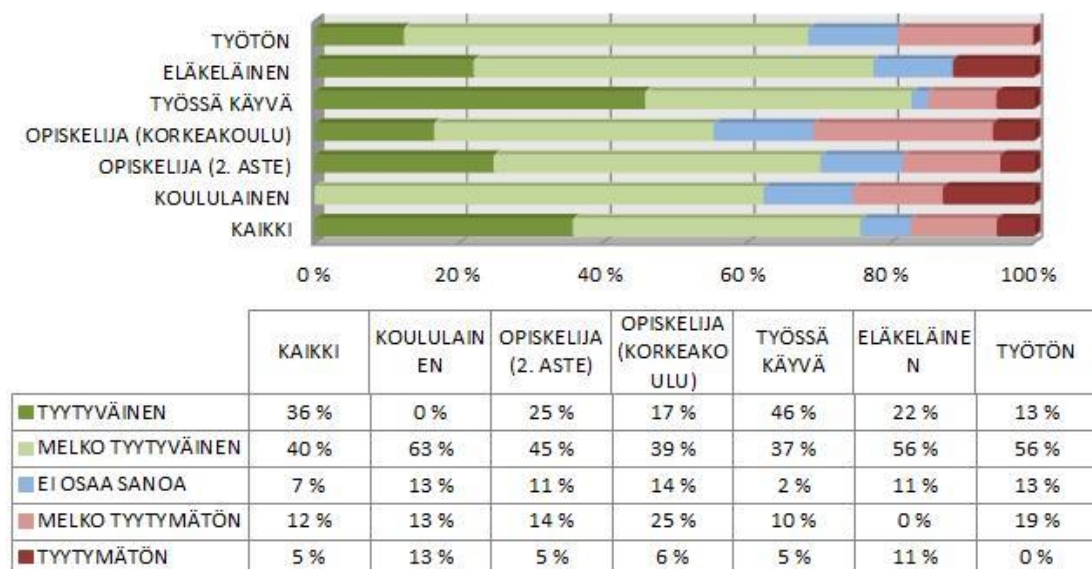
Kuvio 23. Tyytyväisyys kaluston laatuun – kaikki vs. kolme kuntaa.

TYTYTVÄISYYS - PYSÄKKIEN KUNTO - 4 KUNTAA



Kuvio 24. Tyytyväisyys pysäkkien kuntoon – kaikki vs. neljä kuntaa.

TYTYTVÄISYYS - SEUTULIPUN HINTA - RYHMITTÄIN



Kuvio 25. Tyytyväisyys seutulipun hintaan sen mukaan mitä tekee.

Taulukko 3. Virhemarginaali

VIRHEMARGINAALI	
%-OSUUS	OTOS 303
10 % (90 %)	3,3 %
20 % (80 %)	4,5 %
30 % (70 %)	5,2 %
40 % (60 %)	5,5 %
50 % (50 %)	5,6 %

Luottamustaso 95 %

KOOSTE VAPAAN SANAN VASTAUKSISTA

Kyselyn lopussa oli mahdollisuus omin sanoin antaa ehdotuksia seutulipun käytön edistämiseksi tai muuta palautetta.

Yleisiä asioita:

- alueen laajentaminen (Uusikaupunki)
- hinta ja toimivuus ovat kohdallaan.

Tiedotus ja markkinointi:

- iskevä tiedotus- tai mainoskampanja (päivälehdet tai oma seutulippulehti)
 - on varmasti potentiaalisia, seutulipusta tietämättömiäkin kuluttajia
 - hintavertailut (seutulippu vs. henkilöauto)
 - esimerkkejä
 - haastatteluita käyttäjien kokemuksista
- mainosvaltteja: edullisuus, turvallisuus ja vaivattomuus verrattuna omaan autoon etenkin talvisin
- uudelle käyttäjälle tarkemmat ohjeet (latauspaikat, pikavuorolisä)
- reittitiedotusta ja vastaavaa isoille työpaikoille
- kyselyt suurilta työpaikolta.

Matkahuolto:

- vuoden 2011 alun korttipäivityksistä tiedottaminen oli huonoa, jatkossa vastaavanlaisissa tilanteissa tehokkaampaa tiedotusta (bussit, Internet, media)
- päivityksen sujumattomuudesta isot miinukset Matkahuollolle
- Matkahuollon Rauman toimipiste voisi olla ainakin kerran viikossa pitempään auki
- toivotaan muunlaisia lipputuotteitakin
 - niitä on → tiedotus muista lipputuotteista
 - esim. harvoin matkustavalle seutulipunkäyttäjälle sopivampi voisi olla sarjalippu
 - koko maan kattava seutulippua vastaava tuote
 - lyhemmillä voimassaoloajoilla kuin Bussipassi.

Lipputuote/kortti:

- seutulipusta etäluettava
- kortille pidempi käyttöikä tai korttimaksun veloitus vain kerran
- käyttövarmuus paremmaksi
 - kun rahastuslaite ei lue seutulippua, joutuu asiakas todistamaan sen voimassaolon kuitilla (koetaan hankalaksi)
- kortin kapasiteetti suuremmaksi
 - yhdellä latauksella pitempi aika (esim. 3 kk, 6 kk, 9 kk, 12 kk)
 - kun lataa kerralla enemmän → alennus tai etu
 - lipun voimassaolon alkamisen määrittäminen asiakkaan toiveesta
- muille seutulippualueille, esim. pienellä lisämaksulla
- lisäedut porkkanaksi:
 - houkuttelemaan lisäkäyttäjiä
 - palkitsemaan ahkeria käyttäjiä
 - matka alueen ulkopuolelle
 - esim. Tampere ja Turku
 - kerran tai kaksi vuodessa
 - muut edut ja palvelut
 - elokuvaliput
 - alennus pitkistä pikavuoroista.

Lataaminen:

- tulee olla sujuvaa ja se tulisi voida tehdä busseissa jatkossakin
- mahdolliseksi myös paikallisliikenteen autoissa
- maksaminen bussissa myös sirukortilla
- enemmän osto- ja latauspaikkoja (mm. Harjavalta)
 - 2011 päivityksen vuoksi piti käydä kauempana, mm. Porissa
 - latausmahdollisuus kaikille R-kioskeille
 - Siwat
- Internet-lataus.

Hinta:

- osa pitää edullisena jo, mutta ei tahdo hinnankorotuksia
- osa pitää kalliina ja toivoo hinnanalennusta
- työttömille alennusta
- opiskelija-alennus koskemaan kaikkia opiskelijoita
- hinnoittelu koetaan osin syrjiväksi
 - Pomarkku – Pori 60 e
 - Pori - Pomarkku 80 e.

Pikalisä:

- seutulippu ja pikavuorolisä samalle kortille
- yhdenmukaisuutta pikalisän ottamiseen tai ottamatta jättämiseen
 - ilmeisestä tätä ei nyt aina veloiteta
- veloitus vain kerran
 - nyt matkustettaessa Kankaanpää – Huittinen – Helsinki
 - Kankaanpää – Huittinen (seutulippu ja pikalisä)
 - Huittinen – Helsinki (normaali pikavuorotaksa)
- pikalisä pois seutulipun käyttäjiltä.

Aikataulut:

- aikataulusymmetria
- aikataulut joiltain osin väljemmiksi, ettei tarvitse odottaa myöhässä tulevaa autoa (etenkin talvisin)
- käsiaikataulut epäselviä → teettäminen viestinnän ammattilaisilla
- kaikki aikataulut Internetiin samaan paikkaan
- aikataulut sopiviksi yleisiin työaikoihin, jotta odotusajat lyhenevät
- koululaiset hidastavat joillakin reiteillä, lisäautoja
- vaihtoihin enemmän aikaa, ettei tarvitse pelätä myöhästävnsä töistä.

Lisää vuoroja ja muita asioita:

- aikaisin aamulla (aikaisin töihin meneville, jo kuudeksi)
- iltaisin ja viikonloppuisin (harrastukset)
- kesäisinkin

- Lappi – Rauma työmatkat bussilla miltei mahdotonta vuorojen ja pysäkkien vähyyden takia (pikavuorot pysähtyvät kirkonkylällä, ei juurikaan Lapin ja Rauman välillä)
- ”Kuljetukset Raumalta Olkiluotoon sujuvat hyvin.”
- ei tarvittaisi aamuista Kokemäen keskustakierrosta
- vuoroja kiertämään työpaikkojen ja teollisuuden kautta
- Pori – Olkiluoto, liian täysiä busseja
- paremmat vaihtoyhteydet Raumalta Niinisaloon
- enemmän vuoroja pienemmille paikkakunnille, kuten Honkajoelle
- Sastamala – Pori, työmatkaliikennettä palveleva suora yhteys, joka ei kulkisi Huittisten kautta
- Kokemäen eteläpuoliset vuorot takaisin
- Ulvilaan Vanhakylään ilta-auto lisäksi
- lauantaisin Krapiston / Mynsterin vuoroja
- lisää vuoroja Pyhärannan Reilan ja Rauman välille.

Pori – Rauma liikenne:

- enemmän nopeita, suoria vuoroja, aamulla ja illalla, kumpaankin suuntaan
 - 06.30 – 07.00 Pori – Rauma
 - 16.00 - 16.30 Pori – Rauma
- 06.50 Rauma – Pori aina täynnä (sairaalan kierros turha jää vain 1-2 pois)
- Rauma – Pori vuoroja 21 jälkeen
- yövuoroja perjantaisin ja lauantaisin.

Kankaanpää – Pori liikenne:

- Pori – Kankaanpää -vuoroja lisää aamulla
- Pori – Kankaanpää yksi vuoro lisää 17.00 jälkeen (liian pitkä vuoroväli väliltä 16.30 – 18.25)
- Kankaanpää – Pori vuoroja lisää iltapäivällä
- 06.35 Kankaanpää – Pori liian aikaisin
- Kankaanpää – Pori 07.00 nopea vuoro
- Noormarkun ”osterilla” kääntymisen hankalaa ja vie aikaa (voisi kääntyä ympyrässä).

Muut linjat:

- kesäisin lisää vuoroja välille Pori – Vanha-Ulvila
- Kokemäeltä yhteys Porista 07.00 lähtevään Rauman autoon
- Ulvila – Pori – Ulvila, edes yksi pyhävuoro kumpaankin suuntaan
 - aamupäivällä Ulvilasta ja iltapäivällä Porista
- suurempia yhteyksiä Pomarkku – Pori välille
- Säkylä – Pori, aikaisempi aamuvuoro
- 16.45 Nakkila – Pori –vuoro on joka päivä myöhässä 5-25 min
- Pori – Nakkila välille vuoroja myös etelä puolelle ns. vanhaa tietä tai useampi vuoro pikatietä pysähtyen Nakkilan keskustassa (”nyt matka-aika lähes tunti + matkat pysäkille”).

Kalusto:

- parempaa kalustoa
- Kankaanpää – Pori aamuauton penkit kovat ja huonot istua
- turvavyöt jokaiseen bussiin
- matalalattiakalustoa.

Pysäkit:

- katosten siistimistä useammin
- Vanha-Ulvilan Salen pysäkki kunnostettava
- pysäkit ja katokset täynnä lunta talvella
- parempaa valaistusta
- Kankaanpään keskusta pysäkki ennen linja-autoasemaa (esim. TE-toimisto, tori)
- katokset kaikille pysäkeille, etenkin valtateiden varsille (turvatonta seisoa ison tien varressa)
- katos Porin Järvikylän pysäkille
- VT2:lle Haistilantien risteykseen pikavuoropysäkki.

Kuljettajat:

- kuljettajan pitäisi odottaa, että matkustaja ehtii istumaan ennen liikkeelle lähtöä
- panostusta asiakaspalveluun
- tehokkaampaa kuljettajatiedotusta (usein kuljettajat ei tiedä muutoksista tai vastaavista, esim. Sastamalan liittyminen seutulippualueeseen)
- ”06.50 Rauma – Pori –vuoron vakiokuljettaja on todella asiallinen ja ystävällinen, ei ole toista samanlaista”.

Paikallisliikenteeseen liittyen:

- Porin ja Rauman paikallis- ja kaukoliikenteen aikataulujen yhteensopivuuteen toivotaan parannusta (etenkin aamun ensimmäiset vuorot), esim. 06.50 Rauma – Pori vuoroon ei paikkurilla ehdi
- Rauman paikallisliikenne on suppea
- Porissa Satakunnan ammattikorkeakoulun yksiköille toivotaan liikennöintiä illalla kello 20 jälkeen
- Paratiisinmäkeen on huonot yhteydet.

SUORIA LAINAUKSIA VASTAAJIEN KOMMENTEISTA

”Seutulippu on nykyaikaa, toimiva edullinen joukkoliikenne ympäristöystävällistä. Siis markkinointia kehitettävä ja ihmisten ajatusmalleja muutettava joukkoliikenteen suuntaan tulevaisuudessa yhä enemmän.”

”Ihmisten tietoisuutta pitäisi jotenkin pystyä lisäämään; moni ei luultavasti edes tiedä kuinka hyvin ainakin Ulvilan ja Porin välinen liikenne toimii. Taloutemme henkilö-auto seisoo pääasiassa autokatoksessa.”

”Toimii nyt jo ihan hyvin, bussiyhteyksiä omiin tarpeisiin saisi olla paremmin, ettei menisi 20 km matkaan vajaata 1,5 tuntia aikaa.. Mutta tämä lienee väärä paikka ko. asiasta rutista”

”Seutulippusysteemi mielestäni kaikin puolin ok. Tulee pitkässä juoksussa paljon edullisemmaksi kuin oman auton käyttö.”

”Satakunnan Liikenteen monopoli tulisi purkaa, jotta kaluston ja kuljettajien laatu paranisi.”

”Seutulippu on erinomainen tuote, säästää 20 tkm autolla ajoa vuodessa, puhumatta-
kaan hermoista (8-tie on huono ja ruuhkainen).”

”Aikataulut ovat muuttuneet paremmiksi työssä käyvää ajatellen Pori – Rauma linjal-
la.”

”Seutulippu on ihan paras!!!” ”<3”

”Opiskelijalle seutulippu (85 e) tuntuu kukkarossa, mutta toisaalta on se halvempaa kuin omalla autolla ajaminen.”

”Seutulipun käyttö on todella helppoa, joten ei tarvita muutoksia hyvin toimivaan käytäntöön, joka voisi sekoittaa tuttua järjestelmää.”

RISTEYSTILANNE

Linja-auto on kääntymässä risteyksessä vasemmalle. Taka-akselin ehdoilla ajettavan linja-auton keulaa olisi vietävä pidemmälle, mutta edessä oleva lumivalli estää tämän. Vasemmalta tulevat ajoneuvot ajavat sulkuviivalle tai pääopastimelle, joten linja-auto ei mahdu kääntymään helposti. Kääntyvälle linja-autolle saadaan helposti lisätilaa siirtämällä sulkuviivaa tai pääopastinta nuolen osoittamalla tavalla.

