

# Maksuttoman joukkoliikenteen mahdollisuudet Riihimäellä



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Riihimäki, liikennealan koulutusohjelma

Kevät 2020

Tero Kovanen

Liikenneala  
Riihimäki

---

|                      |  |                   |
|----------------------|--|-------------------|
| <b>Tekijä</b>        | Tero Kovanen   | <b>Vuosi</b> 2020 |
| <b>Työn nimi</b>     | Maksuttoman joukkoliikenteen mahdollisuudet Riihimäellä                          |                   |
| <b>Työn ohjaajat</b> | Ville Turunen (Hämeen ammattikorkeakoulu)<br>Kimmo Männistö (Riihimäen kaupunki) |                   |

---

## TIIVISTELMÄ

Tässä Riihimäen kaupungin tilaamassa opinnäytetyössä tarkastellaan maksutonta joukkoliikennettä Riihimäen näkökulmasta.

Syksyllä 2019 liikkujan viikon yhteydessä, joukkoliikenteen ollessa Riihimäellä maksutonta, toteutettiin kysely kaupunkilaisille maksuttomasta joukkoliikenteestä. Kyselyn tulosten avulla pyritään saamaan vastaus seuraaviin kysymyksiin: lisääntyisikö joukkoliikenteen käyttö, mistä mahdolliset uudet matkustajat tulisivat ja mitä muita mahdollisia mietteitä kaupunkilaisissa maksuton joukkoliikenne herättää. Näiden kysymysten avulla pohditaan myös, voisiko maksuton joukkoliikenne soveltua Riihimäelle.

Kyselyn tuloksia tarkastellaan pääasiallisesti vertaamalla vähemmän joukkoliikennettä käyttävien ja enemmän joukkoliikennettä käyttävien vastauksia toisiinsa. Erityisesti harvemmin joukkoliikennettä käyttävien vastauksista pyritään kartoittamaan keinoja joukkoliikenteen käytön lisäämiselle ja saamaan selville syitä kulkutavan valintaan.

Kyselytulosten perusteella havaittiin, että maksuttomuus ei pelkästään riitä joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseen. Työssä onkin tarkasteltu, mitä mahdollisia muita kannustimia maksuttomuuden lisäksi olisi hyvä olla, jotta uusia matkustajia saataisiin kannustettua paikallisliikenteen käyttöön Riihimäellä.

Työssä perehdytään myös muihin kaupunkeihin Suomessa ja ulkomailla, missä on kokeiltu tai otettu käyttöön kokonaan tai osittain maksutonta joukkoliikennettä. Vertailukaupunkeina on käytetty Tallinnaa, Pieksämäkeä, Tamperetta ja Helsingin seutua.

**Avainsanat** Linja-autoliikenne, maksuton joukkoliikenne, paikallisliikenne

**Sivut** 26 sivua, joista liitteitä 2 sivua

Traffic and Transport Management  
Riihimäki

---

|                    |   |                  |
|--------------------|---|------------------|
| <b>Author</b>      | Tero Kovanen  | <b>Year</b> 2020 |
| <b>Subject</b>     | Opportunities of fare-free public transport in Riihimäki                                  |                  |
| <b>Supervisors</b> | Ville Turunen (Häme University of Applied Sciences)<br>Kimmo Männistö (City of Riihimäki) |                  |

---

#### ABSTRACT

This thesis was commissioned by the City of Riihimäki and it examines fare-free public transport from the perspective of the City of Riihimäki.

In the fall of 2019, during the European Mobility Week, when public transport was free of charge in Riihimäki a survey was conducted on fare-free public transport for city residents. The results of the survey were used here to answer the following questions: would the use of public transport increase, where would potential new passengers come from and what other possible thoughts fare-free public transport raises in citizens. These questions were used to consider whether fare-free public transport could be suitable for Riihimäki.

The results of the survey were mainly examined by comparing the responses of people using public transport less and those using public transport more. In particular, the responses of less frequent users of public transport sought to identify ways to increase the use of public transport and to find out the reasons for choosing the mode of transport.

Based on the results of the survey it was found that fare-free public transport alone is not enough to increase the usage of public transport. The study examine of which other possible incentives besides free fares would be useful for encouraging new passengers to use the local transport in Riihimäki.

This thesis also explores other cities in Finland and abroad where full-fledged fare-free public transport or limited-scale fare-free public transport has been tried or implemented. Tallinn, Pieksämäki, Tampere and the Helsinki region have been used here as comparison cities.

**Keywords** Bus service, fare-free public transport, local transport

**Pages** 26 pages including appendices 2 pages

# SISÄLLYS

|   |    |
|---|----|
| KÄSITTEITÄ.....   |    |
| 1 JOHDANTO.....   | 1  |
| 2 VERTAILU MUIHIN KAUPUNKEIHIN.....   | 1  |
| 2.1 Tallinna .....  | 2  |
| 2.2 Pieksämäki .....  | 2  |
| 2.3 Helsingin seutu.....  | 3  |
| 2.4 Tampere.....  | 4  |
| 3 MAKSUTTOMUUDEN HYÖDYT JA HAITAT .....                                     | 4  |
| 3.1 Hyödyt .....  | 5  |
| 3.2 Haitat.....   | 5  |
| 4 JOUKKOLIIKENNE RIIHIMÄELLÄ .....  | 5  |
| 5 KYSELYTUTKIMUS.....   | 6  |
| 5.1 Kyselyn tulokset .....  | 8  |
| 5.1.1 Ikä.....  | 8  |
| 5.1.2 Sukupuoli .....   | 9  |
| 5.1.3 Kuinka usein käytät paikallisliikennettä Riihimäellä? .....           | 10 |
| 5.1.4 Paikallisliikenteen käyttö muutoin kuin liikkujan viikolla .....      | 10 |
| 5.1.5 Pitäisikö Riihimäen paikallisliikenteen olla maksutonta aina?.....    | 11 |
| 5.1.6 Monivalintakysymykset.....  | 11 |
| 5.1.7 Avoin kysymys .....   | 16 |
| 6 ANALYYSI .....  | 16 |
| 6.1 Harvemmin joukkoliikennettä käyttävien mielipide maksuttomuudesta ..... | 17 |
| 6.2 Säännöllisemmin joukkoliikennettä käyttävien mielipide maksuttomuudesta | 19 |
| 6.3 Maksuttomuuden kokeilun ajankohta .....                                 | 20 |
| 7 YHTEENVETO.....   | 21 |
| LÄHTEET.....  | 23 |
| LIITTEET .....  | 25 |

Liite 1      Kyselylomake

## KÄSITTEITÄ

|                        |   |
|------------------------|---|
| Autokaupunki           | Väljästi rakennettu alue, jossa auto on välttämättömyys. Yleensä maaseutu tai kaupunkiseutujen reuna-alueet.  |
| Kestävä liikkumismuoto | Tarkoittaa kävelyä, pyöräilyä ja julkisen liikenteen käyttöä. Kestäväksi liikkumismuodoksi voidaan laskea myös esimerkiksi kimpakyydit ja yhteiskäyttöautot.  |
| Kulikutapaosuus        | Ilmoittaa liikennemuodon/kuluttavan (esimerkiksi julkinen liikenne tai pyöräily) osuuden koko henkilöliikenteestä, joka ilmoitetaan yleensä prosentteina. Voidaan mitata tehdyistä matkoista tai matkan pituudesta. |
| Pysäkkiaika            | Linja-auton tai muun joukkoliikennevälineen pysäkillä viettämä aika.  |
| Talviaikataulukausi    | Aikataulukausi, joka on voimassa koulujen kesälomien ulkopuolella elokuun puolivälistä ke-säkuun alkuun.  |

## 1 JOHDANTO

Riihimäen kaupungin ”ympäristöpolitiikka 2030 ja toimenpideohjelmassa vuosille 2018–2021” todetaan joukkoliikenteestä muun muassa seuraavaa: ”Paikallisliikenteen palvelutasoa nostetaan. Paikallisliikenteen hinnat pidetään edullisina. Laaditaan selvitys ilmaisen joukkoliikenteen vaikutuksista. Kannustetaan ja neuvotaan kaupunkilaisia paikallisliikenteen ja palveluliikenteen käytössä.” (Riihimäen kaupunki, 2017)

Kaupungilla on siis tahtotila paikallisliikenteen kehittämiseen, johon maksuton tai osittain maksuton joukkoliikenne voisi olla yksi keino. Lisääntyisikö joukkoliikenteen käyttö? Mistä mahdolliset uudet matkustajat tulisivat? Mitä muita mahdollisia mietteitä kaupunkilaisissa maksuton joukkoliikenne herättää? Näihin kysymyksiin pyritään vastaamaan tässä opinnäytetyössä, jonka tilaaja on Riihimäen kaupunki.

Työn aineistona on kyselytutkimus, joka toteutettiin Riihimäellä liikkujan viikolla 16.9. – 22.9.2019. Kyselyyn saatiin 209 vastausta ja kyselyyn pystyi vastaamaan verkossa sekä Riihimäen paikallisliikenteen linja-autoissa.

Työssä ja kyselyssä on käytetty sanaa maksuton joukkoliikenne, sanan ilmainen sijasta. Tähän päädyin, koska täysin ilmaista joukkoliikenne ei kuitenkaan tule koskaan olemaan. Joukkoliikenteestä maksetaan veroina se osa, mitä lipputulot eivät kata. Maksuttomalla joukkoliikenteellä viitataan tässä työssä samaan kuin mikä yleensä käsitetään ilmaiseksi joukkoliikenteeksi. Maksuton joukkoliikenne tarkoittaa käytännössä sitä, että bussiin astuessa matkakorttia tai muita lippuja ei välttämättä tarvita sillä matka on maksettu jo veroina.

Kyselyssä ja osittain tässä opinnäytetyössä on käytetty sanan joukkoliikenne tilalla sanaa paikallisliikenne. Tämä siitä syystä, ettei pääkaupunkiseudun lähijunaliikennettä sekoitettaisi tähän kyselyyn.

## 2 VERTAILU MUIHIN KAUPUNKEIHIN

Maksutonta tai osittain maksutonta joukkoliikennettä on kokeiltu monessa kaupungissa tai kunnassa ympäri maailmaa. Tässä luvussa muutamia esimerkkejä Suomesta ja ulkomailta. Vertailukaupungit sijaitsevat lähinnä Suomessa, sillä niistä on ollut saatavilla tutkimustietoa ja niiden vertaaminen Riihimäkeen on relevanttia. Vertailu muihin kaupunkeihin antaa viitteitä siitä, mitkä maksuttoman joukkoliikenteen hyödyt ja haitat voisivat Riihimäellä olla.

Cats, Susilo ja Reimal (2016) jakavat maksuttoman joukkoliikenteen neljään eri malliin:

- 1) Mainoskampanjatyypinen kokeilu, jonka kesto on rajoitettu.
- 2) Tiettyyn palveluun tai tietylle ajanjaksolle kohdennettu maksuttomuus esimerkiksi sukkulabussi parkkipaikalta lentokentälle tai vain työpäivinä maksuton joukkoliikenne.
- 3) Tietylle käyttäjäryhmälle kohdennettu maksuttomuus, esimerkiksi eläkeläiset.
- 4) Täysin maksuton joukkoliikenne kaikille käyttäjäryhmille. Tähän laskeetaan myös kaupungit, joissa joukkoliikenne on maksutonta vain kyseisen kaupungin asukkaille, kuten Tallinnassa. (Cats ym., 2016)

Seuraavassa kaikista neljästä eri malleista esimerkkikaupungit.

## 2.1 Tallinna

Tallinnassa on ollut tallinnalaisille käytössä maksuton joukkoliikenne vuodesta 2013 alkaen. Tallinnassa on noin 440 000 asukasta ja se on Euroopan isoin ja maailman ensimmäinen kaupunki, joka on ottanut käyttöön maksuttoman joukkoliikenteen kaikille kaupunkilaisille. (Cats ym., 2016)

Vuosi maksuttomuuden käyttöönoton jälkeen joukkoliikenteen käyttö oli lisääntynyt noin 14 prosenttia. Kasvu olisi voinut olla suurempaakin, mutta Tallinnassa oli jo valmiiksi varsin korkeat käyttäjämäärät joukkoliikenteessä ja lippujen hinnat matalat. (Cats ym., 2016)

Jotta tämän tyyppinen maksuttomuuden malli numero 4 saadaan toimimaan, vaatii se kaupungilta joukkoliikennettä, jonka kaupunkilainen kokee toimivaksi. Näin ainakin, jos tavoitellaan kuntaveroja maksavia kaupunkilaisia kirjoille kaupunkiin, mikä oli Tallinnan tapauksessa yksi maksuttomuuteen siirtymisen motiiveista (Kunnas, 2014). Kukaan ei tule muuttamaan kaupunkiin maksuttoman joukkoliikenteen takia, jos joukkoliikenne ei ole tarpeeksi houkuttelevaa ja toimivaa.

## 2.2 Pieksämäki

Erytisen hyvä vertailukohta Riihimäelle on Pieksämäki, sillä se on Etelä-Savon tärkeä raideliikenteen risteyskohta ja kaupunkirakenne molemmissa kaupungeissa on tiivis ja rautateiden ympärille rakentunut. Tiivis kaupunkirakenne tuo hyvät edellytykset järjestää joukkoliikennettä verrattuna maalaismaisempiin kuntiin, joissa on autokaupunkia enemmän.

Pieksämäellä oli vuonna 2019 noin 17 000 asukasta (Wikipedia, 2020). Pieksämäellä ei ole raideliikenteen paikallisliikennettä toisin kuin Riihimäellä. Eli pendelöintiä muihin kaupunkeihin ei tapahdu samoissa määrin kuin Riihimäellä. Pieksämäellä pysähtyvät vain kaukoliikenteen junat. Pieksämäki voidaan laskea kuuluvaksi maksuttomuuden malliin numero 3 eli tietyille käyttäjäryhmälle maksuttomaan joukkoliikenteeseen.

Pieksämäellä on ollut käytössä maksuton joukkoliikenne alle 16-vuotiaille vuodesta 2013. Yläkoululaisilta vaaditaan matkustamiseen oikeuttava näyttölippu, jotta ikä tulee todistettua. 1–6 luokkalaiset ja alle kouluikäiset voivat matkustaa ilman minkäänlaista lippua. (Haverinen, 2020)

Pieksämäellä päädyttiin kokeiluun, koska koululaiset eivät käyttäneet joukkoliikennettä paljon ja näin ollen ajateltiin, että kustannuksetkaan eivät kohoa menetettyjen lipputulosten myötä. Kokeilu on kuitenkin osoittanut, että Pieksämäen paikallisliikenteen matkustajamäärät ovat tuplaantuneet vuoteen 2013 verrattuna. Lipputulot ovat kasvaneet noin seitsemän prosenttia. (Haverinen, 2020)

Myös maksavia asiakkaita on tullut lisää, kun joukkoliikenteeseen tottuneet lapset ovat jääneet asiakkaita peruskoulun jälkeenkin. Voi myös olla, että lisää näkyvyyttä saanut joukkoliikenne valtakunnan medioissa on voinut lisätä esimerkiksi työssäkäyvien matkustamista joukkoliikenteellä Pieksämäen kaupunkialueella. (Haverinen, 2020)

Alun perin kokeiluksi tarkoitettua mallista päätettiin tehdä pysyvä käytäntö lisääntyneiden matkustajamäärien ja syntyneiden säästöjen takia vuonna 2015 (Haverinen, 2020).

### 2.3 Helsingin seutu

Pääkaupunkiseudulla toteutettiin vuosina 2013 ja 2014 kampanja, jolla tavoiteltiin yksityisautoilijoita joukkoliikenteen käyttäjiksi ilmaisen kokeilukauden ja matkakortin avulla. HSL:n kampanja voidaan laskea kuuluvaksi maksuttomuuden malliin numero kaksi, mainoskampanjatyypin kokeilu, jonka kesto on rajoitettu. Kampanja oli tarkoitettu vain HSL-alueen asukkaille (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi ja Siipoo) ja henkilöille, jotka eivät olleet joukkoliikenteen vakiokäyttäjiä ts. henkilökohtaisen matkakortin omaavia henkilöitä. Matkakortin sai postitse kotiin, kun oli täyttänyt em. ehdot. (Helsingin seudun liikenne, 2013)

Kampanjaa markkinoitiin muun muassa verkossa ja radiossa ja sen kustannukset olivat kaikkiaan noin 234 500 euroa. Kampanjan aikana sai matkustaa ilmaiseksi HSL-alueen eri joukkoliikennevälineillä 14 vuorokauden ajan. Tämän jälkeen oli maksettava normaali taksa, jonka pystyi lataamaan samalle matkakortille. Vuoden 2013 kampanjasta saatiin hyvät tulokset ja lähes 40 prosenttia kampanjaan osallistuneista olikin käyttänyt matkakorttia



kampanjan loppumisen päätyttyä. Nämä uudet matkustajat toivat kymmenen kuukauden aikana 1,5 miljoonan euron arvosta lipputulaja HSL:lle. (Helsingin seudun liikenne, 2014)

Tämän tyyliässä kokeilussa voidaan nähdä yhtenä hyvänä puolena se, että muut joukkoliikenteen vakiokäyttäjät eivät välttämättä koe kokeilua/kampanjaa niin epäreiluna. Esimerkiksi Riihimäellä liikkujan viikolla, jolloin paikallisliikenne oli kaikille maksutonta, kausilipulla matkustavat eivät hyötäneet maksuttomasta viikosta mitenkään. HSL:n tapauksessa alun taloudelliset panostukset maksoivat itsensä nopeasti takaisin uusien matkustajien muodossa.

## 2.4 Tampere

Tampereella on kokeiltu maksutonta keskustajoukkoliikennettä vuosina 1999–2000. Tampereen tapauksessa kokeilu keskittyi vain keskustaliikenteeseen ja lauantapäiviin. Kokeilu voidaan laskea kuuluvaksi maksuttomuuden malliin numero yksi, tiettyyn palveluun tai tietylle ajanjaksolle kohdennettu maksuttomuus. Tässä tapauksessa keskustaliikenteeseen ja lauantapäiville. Kokeilulla haluttiin selvittää, miten maksuton joukkoliikenne vaikuttaa ihmisten asenteisiin, joukkoliikenteen käyttöön ja yksityisautoiluun keskustassa. Kokeilu päätettiin lakkauttaa ennen alkuperäistä päätöspäivää alhaisten matkustajamäärien ja suuren hintalapun takia. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2001)

Tampereen tapausta ei voi suoraan verrata Riihimäkeen, sillä kokeilu painottui vain keskustaliikenteeseen ja data on varsin vanhaa. Suuntaa siitä voi ottaa myös mahdolliseen Riihimäen kokeiluun. Tampereen pilotti osoitti sen, että kokeilua ei kannata tehdä vain keskustaliikenteessä, jos muualla kaupungissa on kattava joukkoliikenne, jota kausilippulaiset kuitenkin käyttävät eivätkä hyödy ilmaisesta keskustaliikenteestä. Myöskään kokeilun rajoittaminen vain yhdelle viikonpäivälle viikossa ei ole kannattavaa edellä mainitusta syystä. Tampereella kokeilualue oli myös varsin pieni ja sen pystyi kävelemään noin 20 minuutissa päästä päähän. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2001)

Tampereen kokemus osoitti myös sen, että kaupunkilaiset eivät siirry taivannomaisesti käyttämään maksutonta joukkoliikennettä, jos alue, jolla kokeilu toteutetaan, on liian pieni, aikataulut ja liikennöintiajat ovat liian suppeat, bussimatka on hitaampi kuin kävellen, bussien aikataulut ja pysäkit ovat epäselviä, mainonta ei tavoita tarpeeksi ihmisiä tai tavoittaa väärän ryhmän sekä mahdollinen hyvä sää pitää ihmiset pois joukkoliikenteestä. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2001)

## 3 MAKSUTTOMUUDEN HYÖDYT JA HAITAT

Tässä luvussa käsitellään maksuttoman joukkoliikenteen hyötyjä ja haittoja peilaten Riihimäkeä edellä mainittuihin esimerkkikaupunkeihin.

### 3.1 Hyödyt

Maksuttomuuden selvin hyöty on matkustajamäärien kasvattaminen. Tämä on varsinkin hyvä, jos matkustajat siirtyvät yksityisautoilusta joukkoliikenteen käyttäjiksi. Näin voidaan kasvattaa kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta. Yksityisautoilun kulkutapaosuuden pieneneminen vähentää liikenteen päästöjä ja on linjassa kaupungin kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuuden kasvattamisessa.

Joukkoliikenteen osittainen maksuttomuus voi myös lisätä matkustajamääriä, kuten Pieksämäellä on huomattu nuorten jäädessä joukkoliikenteen käyttäjiksi ilmaisajan päätyttyä. Myös markkinointi ja maksuttoman joukkoliikenteen tarjoaminen rajalliselle ajalle ja tietyille ryhmälle voi lisätä joukkoliikenteen käyttöä, kuten HSL-alueella huomattiin yksityisautoilijoiden jäädessä käyttämään joukkoliikennettä maksuttoman kokeilujakson päätyttyä.

### 3.2 Haitat

Selvin haitta mikä ensiksi tulee mieleen, on tietenkin maksuttomuuden hinta. Kun lipputulot otetaan pois, jää lipputulojen osuus verovaroista maksettaviksi. Tämän lisäksi on arvioitu, että maksutonta joukkoliikennettä ei arvosteta niin paljon kuin maksullista. Ilkivalta voi lisääntyä autoissa, mikä osaltaan lisää joukkoliikenteen kustannuksia. Myös ns. turhat muutaman pysäkinvälin matkat voivat lisääntyä maksuttomassa joukkoliikenteessä. Nämä ovat matkoja, jotka olisivat helposti kuljettavissa kävelen tai pyöräillen. Tämä ei välttämättä palvele tavoitetta nostaa kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta, varsinkin, jos samaan aikaan yksityisautoilun kulkutapaosuus on kasvussa.

Eli kaupunkilaisilta korvautuu kävely tai pyöräily lyhyellä matkalla joukkoliikenteellä, joka voi pitkällä aikavälillä lisätä terveydenhuollon kustannuksia, kun hyötyliikunta jää vähemmälle. Lyhyet matkat myös kuormittavat enemmän kalustoa ja pysäkkiajat voivat pidentyä. Tämä voi vaikuttaa liikennöintiäikoihin, mikä osaltaan nostaa liikenteen järjestämisen kustannuksia.

Pieksämäellä haittoja on pyritty vähentämään luomalla erilliset matkustusohjeet koululaisille. Näissä ohjeissa esimerkiksi kielletään vain yhden pysäkkivälin matkustaminen, huvin vuoksi matkustaminen ja ajan viettäminen linja-autoissa. (Haverinen, 2020)

## 4 JOUKKOLIIKENNE RIIHIMÄELLÄ

Riihimäellä oli vuonna 2018 28 736 (Tilastokeskus, 2019) asukasta. Asukastiheys oli Riihimäellä vuonna 2017 241 henkilöä neliökilometrillä. Riihimäki onkin Suomen kahdenneksitoista tiheimmin asuttu kunta Suomessa (Wikipedia, 2020). Tämä osaltaan kertoo tiivistä kaupunkirakenteesta, joka voi luoda paremmat edellytykset joukkoliikenteelle ja muulle kestäväälle liikkumiselle. Riihimäelle onkin ollut suunnitteilla raitiotie 1920-luvulla, näistä suunnitelmista on toki ajan saatossa luovuttu. (Wallenius, 2013)

Raitiotiehaaveet osaltaan kuvaavat tiivistä kaupunkia ja uskoa Suomen ensimmäisen rautatien risteysaseman vetovoimaan. Tälläkin hetkellä kaupungin sisäiset paikallisliikennelinjat keskustassa noudattavat raitiotien alustavia suunnitelmia 1920-luvulta. (Wallenius, 2013)

Kaupungin ulkopaikkakunnille suuntautuva joukkoliikenne painottuu hyvin paljon junaliikenteeseen. Riihimäki on Helsingin työssäkäyntialuetta ja Riihimäeltä Helsingin keskustaan pääsee junalla alle tunnissa.

Kaupungin sisäinen joukkoliikenne koostuu viidestä bussilinjasta ja yhdestä palvelulinjasta. Kaikilla linjoilla on vaihtoyhteys junaan rautatieasemalla ja bussiaikataulut on tahdistettu mahdollisuuksien mukaan Helsingin suuntaan kulkeviin juniin.

Tällä hetkellä Riihimäen paikallisliikenteessä voivat alennetulla hinnalla matkustaa koululaiset ja toisen asteen opiskelijat. Lisäksi ilmaiseksi voivat matkustaa näkövammaiset, veteraanit, koulu- ja varhaiskasvatusryhmät, lastenvaunujen kanssa matkustavat ja alle 7-vuotiaat. (Riihimäen kaupunki, 2020)

## 5 KYSELYTUTKIMUS

Kysely on yksi laadullisen tutkimuksen yleisimmistä aineistonkeruumenetelmistä haastattelun, havainnoinnin ja erilaisista dokumenteista kootun tiedon ohella.

Kyselyt voidaan jakaa avoimeen kyselyyn, strukturoituun kyselyyn ja puolistrukturoituun kyselyyn. Tämän työn aineisto on kerätty puolistrukturoidulla kyselyllä. (Tuomi & Sarajärvi, 2018)

Maksuttomaan joukkoliikenteeseen liittyvä kysely (Liite 1) toteutettiin liikkujan viikolla 16.9. – 22.9.2019 Riihimäellä. Liikkujan viikolla paikallisliikenne oli maksutonta Riihimäellä. Kysely suljettiin perjantaina 4.10.2019. Kyselyyn pystyi vastaamaan verkossa ja paperiversiolla, jota jaettiin ja jonka pystyi palauttamaan linja-autoon.

Verkkokyselyä markkinoitiin Riihimäen kaupungin verkkosivuilla ja paperiversiossa oli QR-koodi, joka ohjasi kyselyn verkkoversioon. Paperiversioon pystyi palauttamaan linja-autoissa olleisiin punaisiin postilaatikoihin. (Kuva 1.)

Vastauksia kyselyyn saatiin yhteensä 209 kappaletta, joista 81 verkkokyselyyn ja 128 kappaletta paperiversioon. Paperiversion vastaukset siirrettiin verkkoon ja tulokset yhdistettiin verkossa vastanneiden kanssa samaan.

Riihimäellä toteutetaan joka vuosi kevättalvella paikallisliikenteen asiakastyytyväisyyskysely. Maksuttoman joukkoliikenteen kyselyssä käytettiin samoja taustakysymyksiä ja vastausvaihtoehtoja kuin asiakastyytyväisyyskyselyssä, mahdollisten tulosten vertailukelpoisuuden takia. Kyselyssä käytettiin myös samanlaista tyyliä kuin kaupungin asiakastyytyväisyyskyselyssä. Myös vastauksista tehdyissä taulukoissa on käytetty samaa kaavaa kuin kaupungin edellisissä asiakastyytyväisyyskyselyissä ja tuloksissa on ilmoitettu vastaajien lukumäärä, eikä prosentteja. Prosentit vastaajien määrästä on ilmoitettu kuitenkin erikseen leipätekstissä.

Paperiversiosta jätettiin pois avoin kysymys ”Mitä muuta haluat sanoa maksuttomaan joukkoliikenteeseen liittyen?” tulostusteknisistä syistä. Tämän takia paperiversioon tuli todennäköisesti hieman vähemmän tekstivastauksia, kuin verkkoversioon. Kysely toteutettiin Webropol kysely- ja raportointityökalulla helppokäyttöisyyden ja työkalun tunnettavuuden takia.

Kyselyssä oli yhteensä 13 kysymystä, joista kaksi oli taustakysymyksiä, kolme tarkentavaa kysymystä, yksi monivalintakysymys, joka sisälsi seitsemän kohtaa ja viimeisenä avoin kysymys. Kyselyä tiivistettiin hieman alkuperäisestä versiosta paperiversion rajallisen tilan takia. On myös parempi, mitä tiiviimpänä kyselyn yleisesti saa pidettyä, että vastaajat jaksavat keskittyä loppuun asti eivätkä jätä vastaamista kesken. Vastauksia kyselyyn saatiin yhteensä 209.



Kuva 1. Palautuslaatikko linjan 3 bussissa liikkujan viikolla syyskuussa 2019. Kyseisessä linja-autossa olivat vastauslomakkeet loppuneet kuvan oikeassa reunassa näkyvästä telineestä. (Lyijynen, 2019)

## 5.1 Kyselyn tulokset

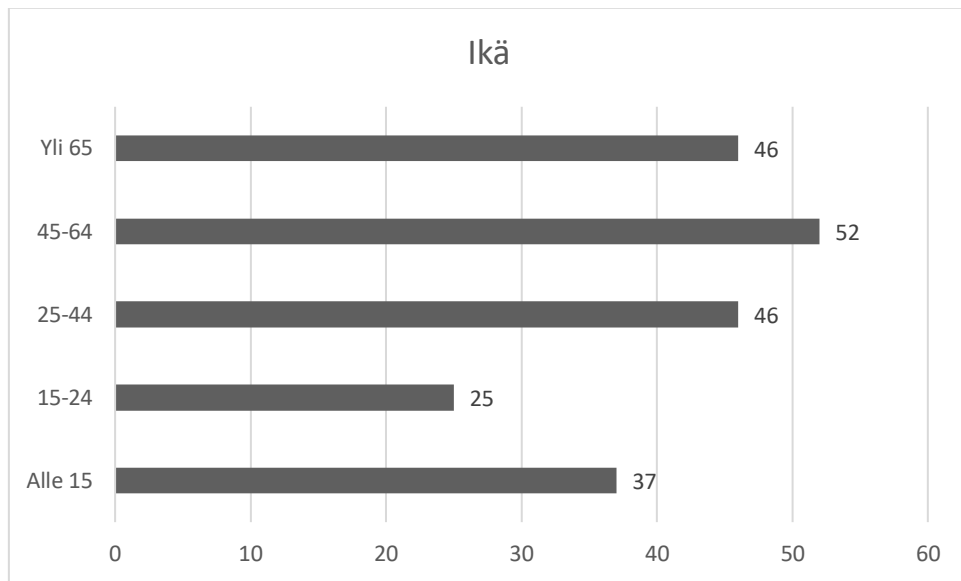
Tässä kappaleessa esitellään kyselyn tuloksia. Jokaisesta kysymyksestä (pois lukien avoin kysymys) on kaavio. Kaavioissa on käytetty x-akselilla vastaajien lukumäärää (N), prosentuaaliset määrät vastaajista on ilmoitettu leipätekstissä.

### 5.1.1 Ikä

Kyselyn ensimmäinen taustatietokysymys. (Kuva 2.) Ikä-kohdan vastausvaihtoehdot oli jaoteltu samalla tavalla kuin Riihimäen paikallisliikenteen asiakastytyvyysskyselyissä vuosina 2017–2019.

Osasta paperivastauksissa oli iässä kaksi tai useampi vastausvaihtoehto valittuna, näissä kohdissa vastaus on jätetty tyhjäksi. Yhteensä vastauksia ikään saatiin siis 206. Eniten vastaajia oli 45–64-vuotiaiden ikäryhmässä 25,2 prosenttia. Yli 65-vuotiaiden ja 25–44-vuotiaiden ikäryhmään,

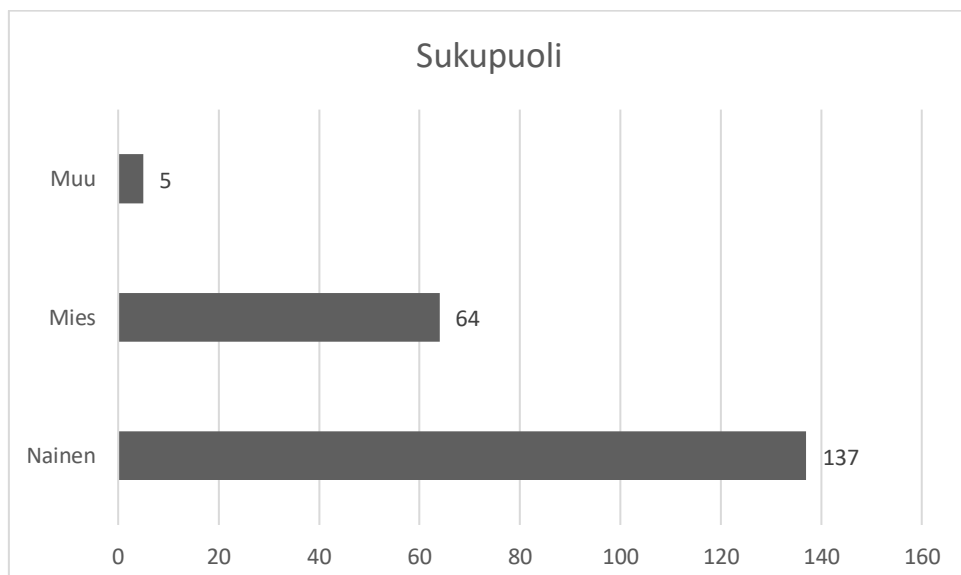
molempiin kuului 22,3 prosenttia vastaajista. Kyselyyn vastaajista 15–24-vuotiaita oli 12,1 prosenttia ja alle 15-vuotiaita 18,0 prosenttia.



Kuva 2. Vastaajien ikäjakauma

### 5.1.2 Sukupuoli

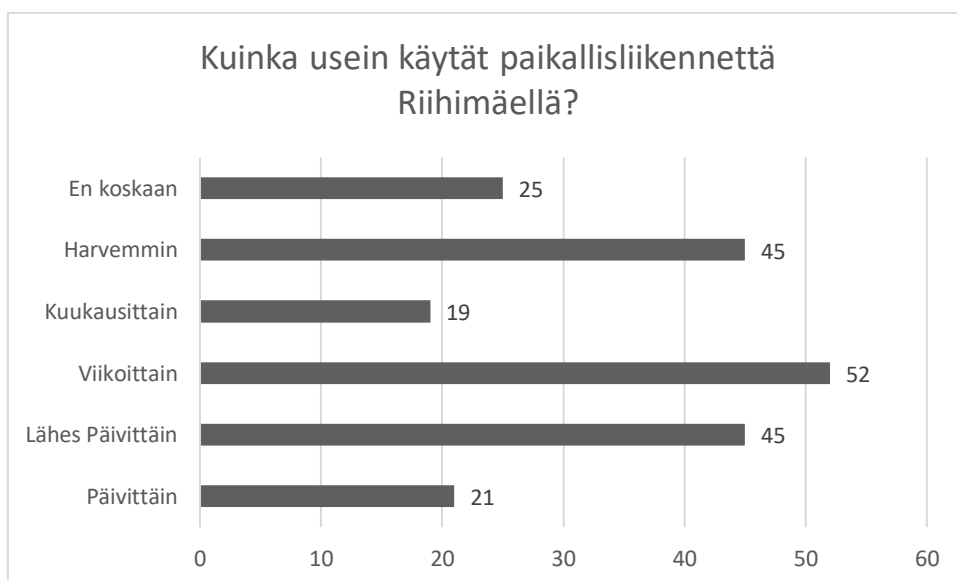
Toinen ja viimeinen taustatietokysymyksistä (Kuva 3.) oli jaettu kolmeen eri vastausvaihtoehtoon. 66,5 prosenttia vastaajista oli naisia, 31,1 prosenttia miehiä ja 2,4 prosenttia vastaajista ei identifioitunut kumpaankaan binääriseen sukupuoliin tai ei halunnut vastata kysymykseen.



Kuva 3. Vastaajien sukupuolijakauma

### 5.1.3 Kuinka usein käytät paikallisliikennettä Riihimäellä?

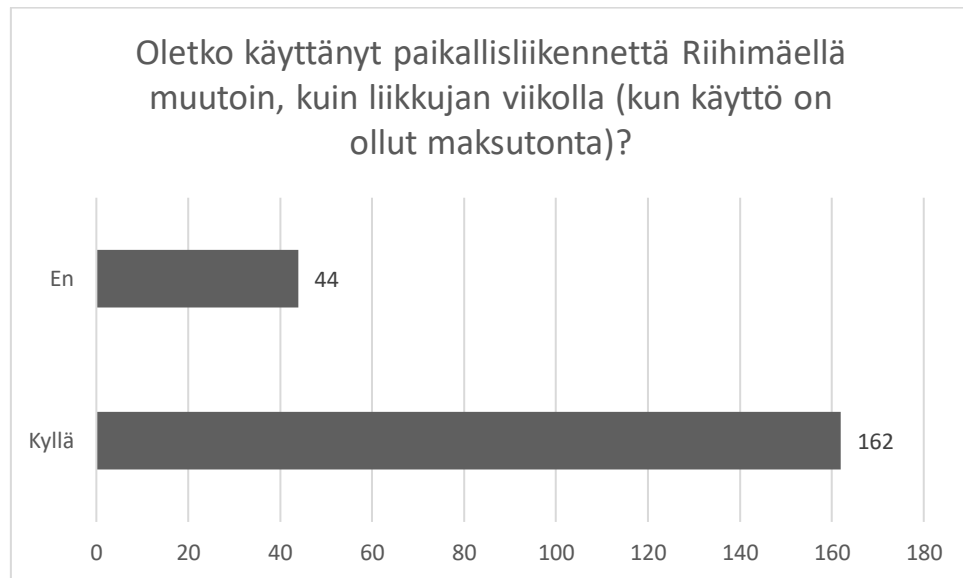
Ensimmäisessä tarkentavassa kysymyksessä (Kuva 4.) ”kuinka paljon käytät paikallisliikennettä” vastauksiin saattaa vaikuttaa paperiseen version kysymyksen asettelu paperilla, jossa kaikki vastausvaihtoehdot paitsi ”päivittäin” ja ”lähes päivittäin” näkyy paperin kääntöpuolella kysymykseen nähden. Tämä on saattanut vaikuttaa joihinkin kyselyn paperiseen versioon vastanneisiin siten, että he ovat luulleet kahden edellä mainitun vastausvaihtoehdon olleen ainoat vastausvaihtoehdot, joka on osaltaan voinut nostaa näiden vastausvaihtoehtojen yleisyyttä. Vastauksia ensimmäiseen tarkentavaan kysymykseen saatiin 207. Kyselyn vastaajista 25,1 prosenttia käyttää joukkoliikennettä viikoittain. Lähes päivittäin ja harvemmin olivat toiseksi yleisin vastaus 45 vastaajallaan, joka tarkoittaa 21,7 prosenttia vastaajista. Vastaajista 12,1 prosenttia ei käytä koskaan paikallisliikennettä Riihimäellä ja päivittäin 10,1 prosenttia. Kuukausittain paikallisliikennettä vastasi käyttävänsä 9,2 prosenttia vastaajista.



Kuva 4. Vastaajien jakautuminen kysyttäessä Riihimäen paikallisliikenteen käyttötiheyttä

### 5.1.4 Paikallisliikenteen käyttö muutoin kuin liikkujan viikolla

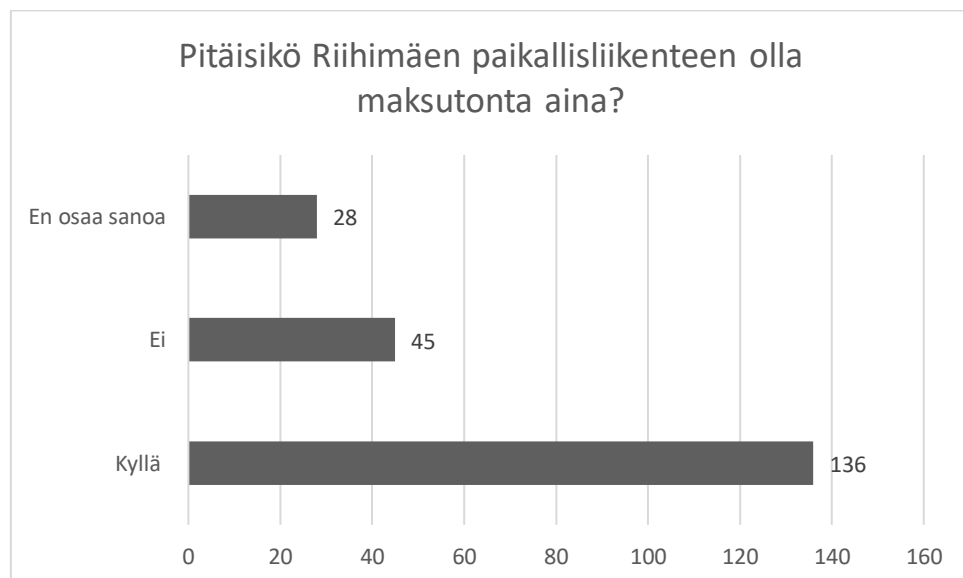
Kyselyyn vastaajista 44 eli 21,4 prosenttia ei ollut käyttänyt Riihimäen joukkoliikennettä muutoin kuin sen ollessa maksutonta. (Kuva 5.) Paikallisliikennettä muutoin kuin liikkujan viikolla oli käyttänyt 78,6 prosenttia vastaajista.



Kuva 5. Paikallisliikenteen käyttö liikkujan viikon ulkopuolella

#### 5.1.5 Pitäisikö Riihimäen paikallisliikenteen olla maksutonta aina?

65,1 prosenttia kyselyyn vastaajista kannatti paikallisliikenteen maksuttomuutta. 21,5 prosenttia vastaajista ei pitänyt maksuttomuutta hyvänä ideana ja 13,4 prosenttia vastaajista ei osannut sanoa kantaansa maksuttomuuteen. (Kuva 6.)



Kuva 6. Maksuttomuuden kannatus vastaajissa

#### 5.1.6 Monivalintakysymykset

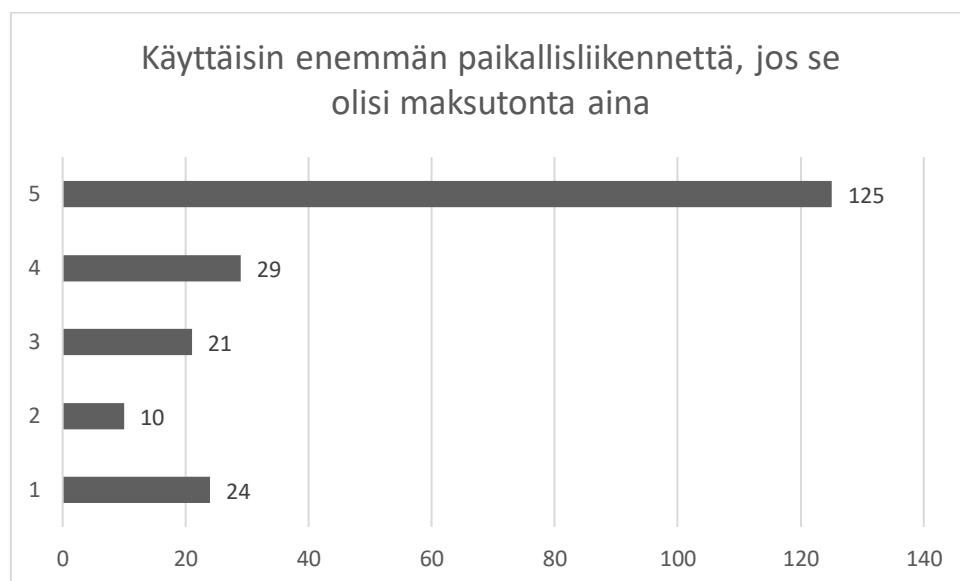
Monivalintakysymyksiä oli 7 kappaletta. Kyselyyn vastaaja sai valita jokaisen kysymyksen kohdalla vastauksensa asteikolla yhdestä viiteen, jossa



yksi tarkoitti täysin eri mieltä väittämän kanssa ja viisi täysin samaa mieltä väittämän kanssa.

Ensimmäisessä monivalintakysymyksessä (Kuva 7.) kysyttiin maksuttomuuden vaikutusta paikallisliikenteen käyttämiseen, jos Riihimäen paikallisliikenne olisi maksutonta jatkossa aina.

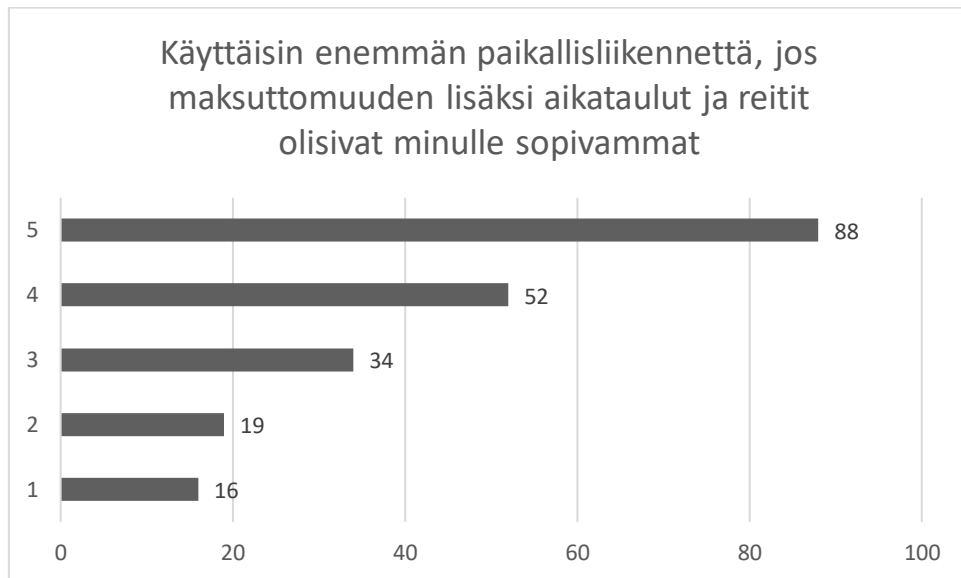
60 prosenttia oli täysin samaa mieltä väitteen kanssa ja käyttäisi enemmän paikallisliikennettä sen ollessa maksutonta. Muiden vastausten prosentit jakautuivat seuraavasti. Samaa mieltä väitteen kanssa oli 13,9 prosenttia, ei samaa eikä eri mieltä 10,0 prosenttia, eri mieltä väitteen kanssa 4,7 prosenttia ja täysin eri mieltä 11,5 prosenttia vastaajista.



Kuva 7. Maksuttomuuden vaikutus paikallisliikenteen käyttöön

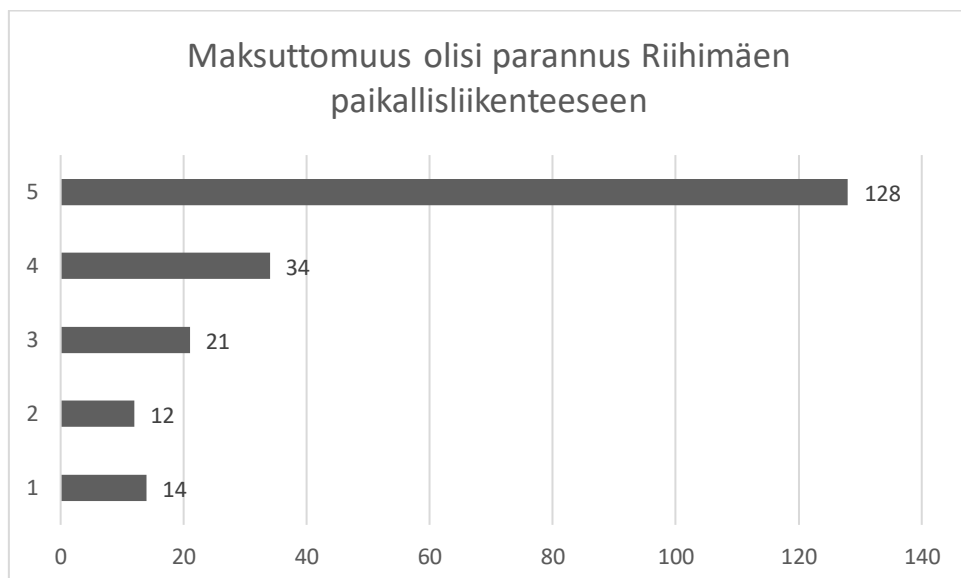
Toisessa avoimessa kysymyksessä (Kuva 8.) kysyttiin vastaajien mielipidettä paikallisliikenteen käyttöön, jos aikataulut ja reitit olisivat vastaajalle sopivimmat.

Vastaajista 42,1 prosenttia oli täysin samaa mieltä ja käyttäisi enemmän paikallisliikennettä, jos maksuttomuuden lisäksi aikataulut ja reitit olisivat sopivimmat vastaajan mielestä. Muiden vastausvaihtoehtojen prosentuaaliset osuudet jakautuivat seuraavasti. Samaa mieltä väitteen kanssa 24,9 prosenttia, ei samaa eikä eri mieltä 16,3 prosenttia, eri mieltä 9,1 prosenttia ja täysin eri mieltä 7,6 prosenttia vastaajista.



Kuva 8. Joukkoliikenteen käyttö tilanteessa, jossa aikataulut ja reitit olisivat vastaajalle sopivammat

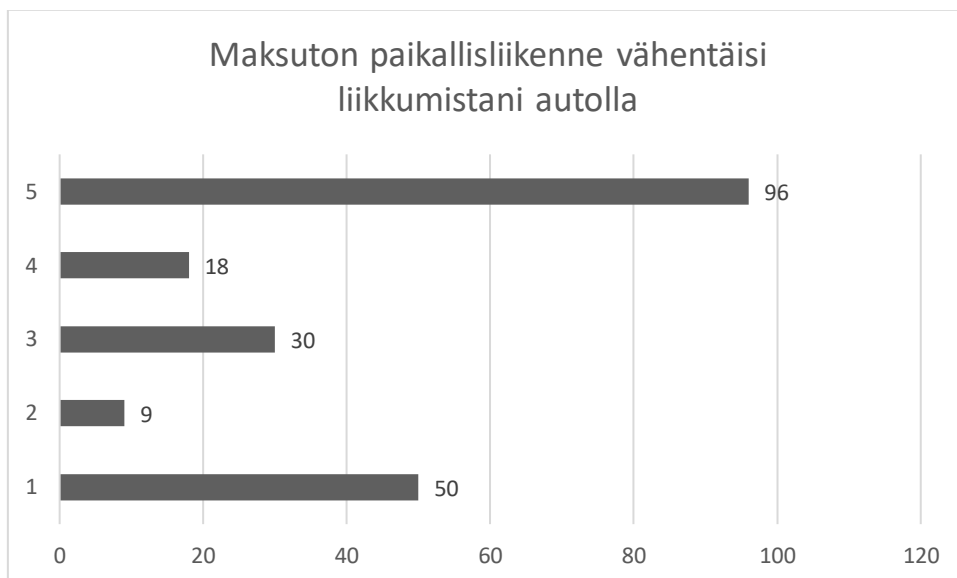
Kolmannessa monivalintakysymyksessä (Kuva 9.) kysyttiin maksuttomuuden vaikutusta Riihimäen paikallisliikenteeseen. 61,2 prosenttia oli sitä mieltä, että maksuttomuus olisi parannus Riihimäen paikallisliikenteeseen. Samaa mieltä oli 16,3 prosenttia vastaajista. Ei samaa eikä eri mieltä oli 10,0 prosenttia, eri mieltä 5,7 prosenttia ja täysin eri mieltä väitteen kanssa oli 6,7 prosenttia vastaajista.



Kuva 9. Vastaajien jakautuminen kysyttäessä maksuttomuuden vaikutusta paikallisliikenteeseen Riihimäellä

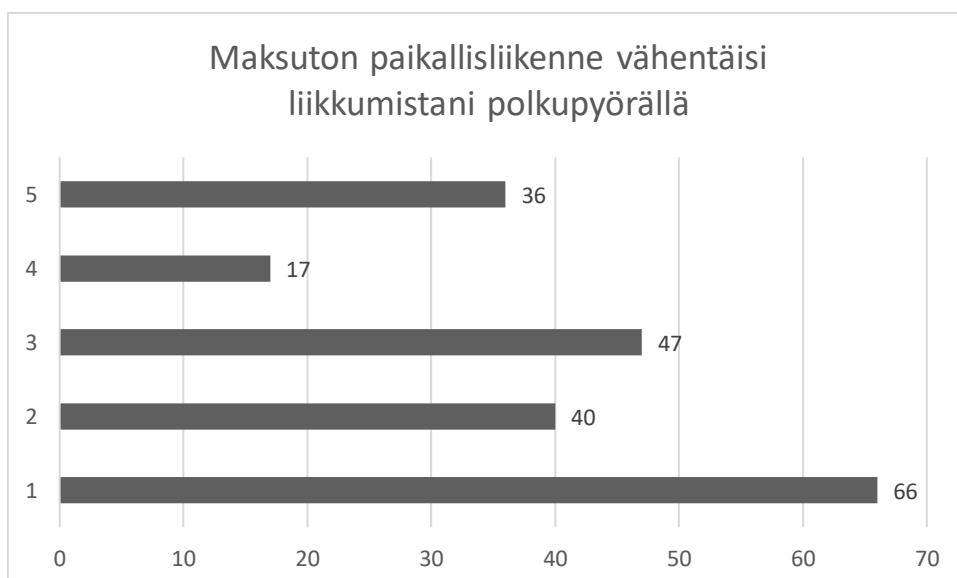
Neljännessä monivalintakysymyksessä (Kuva 10.) kysyttiin maksuttoman paikallisliikenteen vaikutusta autolla liikkumiseen. 47,3 prosenttia oli väitteen kanssa täysin samaa mieltä ja 8,9 prosenttia samaa mieltä. Ei samaa eikä eri mieltä väitteen kanssa oli 14,8 prosenttia vastaajista. Eri mieltä

maksuttomuuden vaikutuksesta autoilun vähenemiseen oli 4,4 prosenttia vastaajista ja täysin eri mieltä 24,6 prosenttia vastaajista.



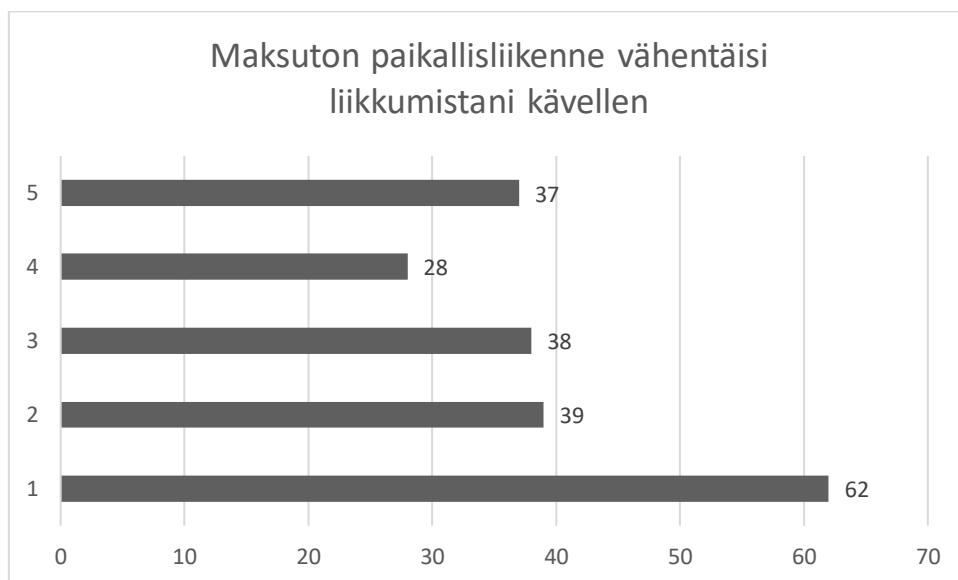
Kuva 10. Vastaajien jakautuminen kysyttäessä liikkumisesta autolla tilanteessa, jossa paikallisliikenne olisi maksutonta aina

Viidennessä monivalintakysymyksessä (Kuva 11.) kysyttiin samaa kuin edellisessä kysymyksessä, mutta polkupyöräilyn osalta. Vastaukset jakaantuivat tasaisemmin eri vastausvaihtoehtojen välillä verrattuna edelliseen kysymykseen. Täysin samaa mieltä väitteen kanssa oli 17,5 prosenttia vastaajista ja samaa mieltä 8,3 prosenttia vastaajista. Ei samaa eikä eri mieltä oli 22,8 prosenttia vastaajista. Eri mieltä maksuttomuuden vaikutuksesta pyöräilyyn oli 19,4 prosenttia vastaajista ja täysin eri mieltä 32,0 prosenttia vastaajista.



Kuva 11. Maksuttomuuden vaikutus polkupyöräilyyn

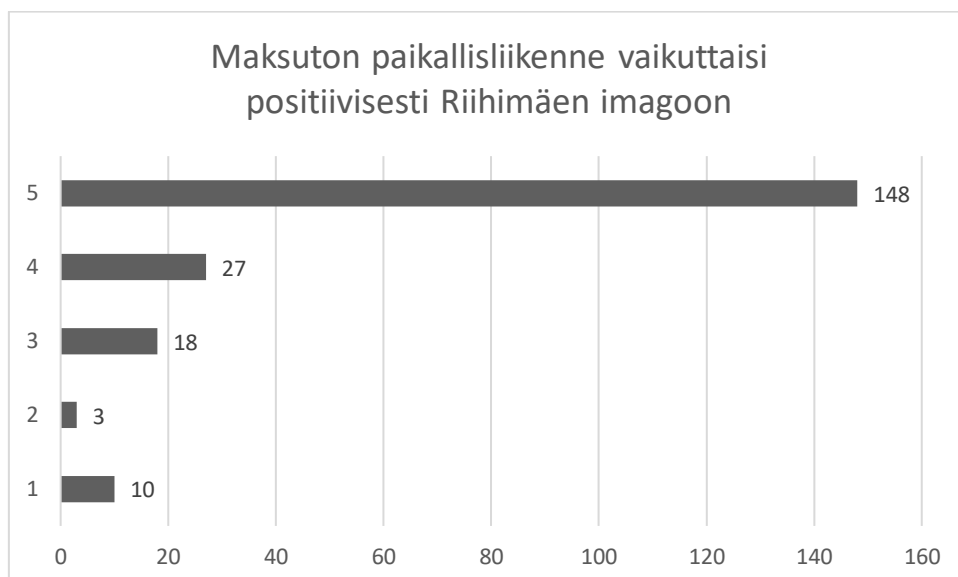
Kuudennessa monivalintakysymyksessä (Kuva 12.) kysyttiin samaa kuin kahdessa edellisessä kysymyksessä, mutta kävelyn osalta. Vastaukset jakaantuivat vielä tasaisemmin eri vastausvaihtoehtojen välillä, kuin kahdessa edellisessä kysymyksessä kysyttäessä maksuttomuuden vaikutusta polkupyöräilyyn ja autoiluun. Täysin samaa mieltä väitteen oli 18,1 prosenttia ja samaa mieltä 13,7 prosenttia vastaajista. Ei samaa eikä eri mieltä väitteen kanssa oli 18,6 prosenttia vastaajista. Eri mieltä maksuttomuuden vaikutuksesta kävelyyn oli 19,1 prosenttia ja täysin eri mieltä 30,4 prosenttia vastaajista.



Kuva 12. Maksuttomuuden vaikutus kävelyyn

Seitsemännessä ja viimeisessä monivalintakysymyksessä (Kuva 13.) kysyttiin kaupunkilaisten näkemystä maksuttoman paikallisliikenteen vaikutuksesta Riihimäen imagoon.

Reilu enemmistö eli 71,8 prosenttia oli täysin samaa mieltä maksuttoman paikallisliikenteen vaikutuksesta Riihimäen imagoon ja samaa mieltä 13,1 prosenttia. 84,9 prosenttia vastaajista siis olivat väitteen kanssa joko täysin samaa mieltä tai samaa mieltä. Ei samaa eikä eri mieltä oli 8,7 prosenttia vastaajista. Eri mieltä maksuttoman paikallisliikenteen vaikutuksesta Riihimäen imagoon oli 1,5 prosenttia ja täysin eri mieltä 4,9 prosenttia vastaajista.



Kuva 13. Maksuttomuuden vaikutus Riihimäen imagoon

### 5.1.7 Avoin kysymys

Avoimessa kohdassa kysyttiin ”mitä muuta haluat sanoa maksuttomaan paikallisliikenteeseen liittyen?” Vastauksia saatiin yhteensä 49 kappaletta, eli 23,4 prosenttia vastanneista vastasi avoimeen kohtaan.

12 kappaletta vastauksista ei suoraan liittynyt maksuttomuuteen vaan niissä esimerkiksi kommentoitiin kuskien käytöstä tai aikataulujen toimimattomuutta. Myös monet maksuttomuutta kommentoineet vastaajat kommentoivat muita joukkoliikenteeseen liittyviä asioita. Linjojen reittejä ja aikatauluja pidettiin monessa vastauksessa tärkeänä. ”Enemmän vuoroja. Nyt julkisia ei voi käyttää, koska aikataulut eivät koskaan sovi. Kerran tunnissa kulkeva bussi ei paljon lämmitä ketään. Maksan mielelläni, jos vain aikataulut sopisivat, maksuttomuus ei mikään porkkana sinänsä ainakaan itselleni.”

Monissa vastauksissa pidettiin paikallisliikenteen toimivia reittejä ja aikatauluja tärkeämpänä, kuin maksuttomuutta. Osittain maksuton liikenne (esimerkiksi eläkeläisille) sai myös joiltain vastaajilta kannatusta.

## 6 ANALYYSI

Tässä luvussa tarkastellaan maksuttomaan joukkoliikenteeseen liittyvää kyselyä pääasiallisesti kysymysten: ”Lisääntyisikö joukkoliikenteen käyttö? Mistä mahdolliset uudet matkustajat tulisivat? Mitä muita mahdollisia mietteitä kaupunkilaisissa maksuton joukkoliikenne herättää?” näkökulmasta. Analyysissä verrataan paljon ja vähemmän joukkoliikennettä käyttävien vastaajien eroja. Tämä ero on saatu jakamalla kyselyn vastaajat kysymyksen ”Oletko käyttänyt paikallisliikennettä Riihimäellä muutoin kuin

liikkujan viikolla (kun käyttö on ollut maksutonta)” vastausten perusteella kahteen osaan.

### 6.1 Harvemmin joukkoliikennettä käyttävien mielipide maksuttomuudesta

Vertasin keskenään Riihimäen paikallisliikennettä useasti käyttävien ja harvemmin käyttävien vastauksia kysymykseen ”Oletko käyttänyt paikallisliikennettä Riihimäellä muutoin kuin liikkujan viikolla (kun käyttö on ollut maksutonta)”.

21,4 prosenttia vastaajista ei ollut käyttänyt Riihimäen paikallisliikennettä muutoin kuin liikkujan viikolla. Tästä vähän reilusta viidesosasta kaikista vastanneista 27 prosenttia ei osannut sanoa pitäisikö Riihimäen paikallisliikenteen olla maksutonta aina (vrt. 13,4 prosenttia kaikista vastaajista) ja 52 prosenttia kannatti maksuttomuutta (vrt. 65 prosenttia kaikista vastaajista). Kielteisesti maksuttomuuteen suhtautui molemmissa ryhmissä noin 21 prosenttia vastaajista. Vastaajilla, jotka käyttävät useammin paikallisliikennettä on myös todennäköisemmin mielipide maksuttomuudesta.

Kuitenkin yli puolet (52 prosenttia) joukkoliikennettä harvemmin käyttävistä oli sitä mieltä, että joukkoliikenne voisi olla aina maksutonta Riihimäellä. Harvemmin joukkoliikennettä käyttävät vastaajat siis toivoivat esimerkiksi lapsille, työttömille ja eläkeläisille halvempaa tai maksutonta joukkoliikennettä. Yksi joukkoliikennettä harvemmin käyttävä 45–64-vuotias nainen kirjoittaa avoimessa vastauskohdassa:

”Helpottaisi monen lapsiperheen, pieneläkeläisen [ja] työttömän liikkumista kaupungissa”.

Myös 25–44-vuotias nainen kertoo avoimessa vastauskohdassa:

”Seitsemän koululaisen äitinä olisi ihan todella suuri helpotus, jos paikallisliikenne olisi ilmainen. Lapset käyttäisivät luultavasti talvella ja sadekeleillä bussilla kulkiessaan 4 km matkan suuntaansa kouluun. Bussikorttien ostaminen kaikille lapsille kaksi kertaa lukuvuodessa on liian suuri kuluerä. Pyörällä ja kävellen toki kulkevat, mutta osaavat arvostaa bussikytyä silloin, kun sellaiseen pääsevät.”

Tämän tyyppisiin tilanteisiin voisi olla ratkaisuna Pieksämäen malli, jossa joukkoliikenne on maksutonta koululaisille, jos kokonaan maksuttomuuteen ei haluta siirtyä.

Harvemmin joukkoliikennettä käyttäneissä myös sukupuolijakaumassa oli eroja. Miehiä harvemmin joukkoliikennettä käyttäneistä oli 31,1 prosenttia (vrt. 41,1 prosenttia kaikista vastaajista) ja naisia 66,5 prosenttia (vrt. 52 prosenttia kaikista vastaajista). Tätä käyttäjien jakautumista sukupuolen mukaan tukevat

myös monet tutkimukset ja selvitykset. Esimerkiksi Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto) henkilöliikennetutkimuksessa vuodelta 2018 sanotaan: ”Naiset käyttävät miehiä useammin joukkoliikennettä. Suurin yksittäinen joukkoliikenteen käyttäjäryhmä ovat 18–34-vuotiaat, mutta lähes yhtä suuren ryhmän muodostavat 35–54-vuotiaat naiset.” (Liikennevirasto, 2018)

Miehissä tai miehiksi identifioituneissa kyselyyn vastaajissa on siis suurempi potentiaali matkustajamäärien kasvattamiseen kuin naisiksi identifioituneissa vastaajissa. Voidaan siis ajatella, että tulevaisuudessa mahdolliset mainoskampanjat maksuttomuudesta tai ylipäättään joukkoliikenteestä voidaan kohdentaa enemmän miehiin. Tämä voidaan toteuttaa nykyään helposti esimerkiksi kohdennettua verkkomarkkinointia käyttäen. Tällaista lähestymistapaa markkinoinnissa käytettiin esimerkiksi HSL:n kampanjassa yksityisautoilijoille vuosina 2013 ja 2014.

Myös ikäjakaumassa paljon ja harvemmin joukkoliikennettä käyttävien välillä oli eroja. Vastaajista, jotka eivät olleet käyttäneet joukkoliikennettä liikkujan viikon ulkopuolella tai jotka eivät olleet käyttäneet joukkoliikennettä lainkaan oli 25–44-vuotiaita 36 prosenttia (vrt. 22,3 prosenttia kaikista vastaajista). Myös 15–24-vuotiaissa oli vähemmän joukkoliikennettä käyttäviä 23 prosenttia (vrt. 12,1 prosenttia kaikista vastaajista), kun taas esimerkiksi 65 vuotta täyttäneitä oli 14 prosenttia (vrt. 22,3 prosenttia kaikista vastaajista). Myös 45–64-vuotiaita oli 11 prosenttia (vrt. 25,2 prosenttia kaikista vastaajista) säännöllisemmin joukkoliikennettä käyttäviä. Ainoa ikäryhmä, jossa molempien ryhmien määrät olivat lähellä toisiaan, oli alle 15-vuotiaat. Tämä selittyy varmasti paljolti koululaisilla, jotka käyttävät bussia koulumatkoillaan.

Eli 45-vuotta täyttäneet ja alle 15-vuotiaat olivat tämän kyselyn perusteella joukkoliikenteen vakiokäyttäjiä. Matkustajamäärien kasvattamisessa on siis tämän perusteella eniten potentiaalia työssäkäyvissä ja 15–44-vuotiaissa.

Työssäkäyvän keskituloisen houkuttelemiseksi joukkoliikenteen käyttäjäksi ei lippujen hintojen laskeminen välttämättä ole paras kannustin. Monelle lipunhintaa tärkeämpää onkin linjaston kattavuus ja linjojen vuorovälit sekä esimerkiksi liikennöintiajat. Tämä tulee myös ilmi osassa avoimista vastauksista. Esimerkiksi 25–44-vuotias nainen kirjottaa:

”Käyttäisin enemmän bussia, jos reitit olisi suunniteltu paremmin. Yhteen kauppareissuun jouduin vaihtaa kahta bussia, ja odotteluun kyllä jouduin varaamaan kunnolla, kun busseja tulee liian harvoin. Jos reitit ja aikataulut olisi paremmin suunniteltu niin jättäisin mielelläni auton pois ja käyttäisin paikallisliikennettä.”

Tämän naisen väitettä tukee myös liikenneviraston henkilöliikennetutkimus vuodelta 2018, jonka mukaan työikäiset naiset ovat joukkoliikenteen suurkuluttajia. Tutkimuksen mukaan 35 prosenttia joukkoliikenteen

käyttäjistä on työikäisiä naisia. (Liikennevirasto, 2018) Reitistön parantaminen ja esimerkiksi vuorovälien tihentäminen voisi lisätä työikäisten naisten osuutta joukkoliikenteen käyttäjistä myös Riihimäellä.

Eli jos joukkoliikenteen käyttäjiksi halutaan houkutella 15–44-vuotiaita lisää, ei maksuttomuus ole välttämättä paras kannustin siihen.

Monivalintakysymyksissä harvemmin paikallisliikennettä käyttävien ja useammin käyttävien välillä oli pieniä eroja hieman kysymyksestä riippuen. Harvemmin joukkoliikennettä käyttäneet suhtautuivat yleisesti nihkeämmin maksuttomaan joukkoliikenteeseen ja täysin eri mieltä oltiin melkein kaikissa kohdissa verrattuna useammin joukkoliikennettä käyttäviin. Poikkeuksena tähän kysymys ”käyttäisin enemmän paikallisliikennettä, jos maksuttomuuden lisäksi aikataulut ja reitit olisivat minulle sopivammat”. Tässä kysymyksessä 61 prosenttia harvemmin joukkoliikennettä käyttävistä oli väittämän kanssa täysin samaa mieltä (vrt. 42,1 prosenttia kaikista vastaajista) ja vain 37 prosenttia useammin joukkoliikennettä käyttävistä väitteen kanssa täysin samaa mieltä. Tämäkin osaltaan tukee väitettä, että joukkoliikennettä harvemmin käyttävien keskuudessa lipunhinnalla ei ole niin suurta merkitystä paikallisliikenteen käyttämättömyyteen.

Seuraavassa taulukossa (Taulukko 1) on vertailtu eri ryhmien vastauksia keskenään. Tulokset on jaettu sen mukaan, onko kyselyyn vastannut kertonut käyttäneensä paikallisliikennettä Riihimäellä liikkujan viikon ulkopuolella. Alimpana taulukossa kaikkien vastaajien keskiarvot. X-akselilla vastaukset, jossa yksi tarkoittaa vastaajan olevan väittämän kanssa täysin eri mieltä ja viisi täysin samaa mieltä väittämän kanssa. Tulokset pyöristetty kokonaisluvuiksi.

Taulukko 1. Kysymyksen ”käyttäisin enemmän paikallisliikennettä, jos maksuttomuuden lisäksi aikataulut ja reitit olisivat minulle sopivammat” vastausten jakautuminen vakiokäyttäjien ja harvemmin paikallisliikennettä käyttävien välillä.

|   | 1   | 2    | 3    | 4    | 5    |
|---|-----|------|------|------|------|
| Käyttänyt paikallisliikennettä vain liikkujan viikolla tai ei ollenkaan | 5 % | 7 %  | 9 %  | 18 % | 61 % |
| Käyttänyt paikallisliikennettä myös liikkujan viikon ulkopuolella       | 8 % | 10 % | 19 % | 27 % | 37 % |
| Kaikki vastaajat yhteensä   | 8 % | 9 %  | 16 % | 25 % | 42 % |

## 6.2 Säännöllisemmin joukkoliikennettä käyttävien mielipide maksuttomuudesta

Vastaajissa, jotka olivat käyttäneet joukkoliikennettä liikkujan viikon ulkopuolella ei ollut niin suurta eroa kaikkiin kyselyyn vastaajiin nähden kuin



vastaajissa, jotka eivät olleet käyttäneet paikallisliikennettä liikkujan viikon ulkopuolella. Tämä selittyy osittain suuremmalla prosentuaalisella (78,6 prosenttia) osuudella kaikista vastaajista. Muutamia poikkeuksia oli esimerkiksi monivalintakysymyksessä ”Maksuton paikallisliikenne vähentäisi liikkumistani autolla”. Tässä kysymyksessä 50 prosenttia joukkoliikennettä liikkujan viikon ulkopuolella käyttävistä oli väittämän kanssa täysin samaa mieltä, kun kaikissa vastaajissa prosentti oli 46. Tässäkään kohdassa ero ei siis ollut suuri. 31 prosenttia täysin samaa mieltä väitteen kanssa olleista oli 65 vuotta täyttäneitä, kun kaikista vastaajista 22 prosenttia oli täyttänyt 65 vuotta. Tämän perusteella yli 65-vuotiaiden riihimäkeläisten autot jäisivät parkkipaikalle useammin tilanteessa, jossa paikallisliikenne olisi maksutonta aina, verrattuna alle 65 vuotiaisiin.

Myös joissain muissa monivalintakysymyksissä oli eroja, mutta erot olivat suurimmillaankin vain viisi prosenttiyksikköä vastaajista, jotka olivat käyttäneet paikallisliikennettä liikkujan viikon ulkopuolella kaikkiin vastaajiin verraten.

Voidaankin sanoa, että kokonaisuudessaan kyselyn tulokset kuvaavat ennen kaikkea Riihimäen paikallisliikenteen käyttäjiä. Tämä voi johtua siitä, että paikallisbusseissa jaettiin kyselylomakkeita ja kaikista vastauksista 61,2 prosenttia oli paperivastauksia.

Avoimissa kysymyksissä joukkoliikennettä enemmän käyttävien vastauksissa tuli paljon samoja asioita esille, kuin jo edellä on käynyt ilmi. Esimerkiksi kuukausittain Riihimäen paikallisliikennettä käyttävä 25–44 - vuotias nainen kommentoi:

”Nykyiset bussilinjat ja bussien todella harvat vuorovälit ovat suurempi syy olla käyttämättä busseja. olisiko mitään mahdollisuutta saada vuoroväliä tiheämmäksi? Esim. junalta töistä kotiin tullessa puolen tunnin odotus on pitkä, silloin mieluummin ottaa käyttöön oman auton.”.

Riihimäen paikallisliikenteen haasteet koettiin lähes samanlaisina, oli vastaaja sitten joukkoliikenteen vakikäyttäjä tai harvemmin käyttävä.

Ihmiset, jotka käyttävät paikallisliikennettä käyttävät sitä ongelmista huolimatta syystä tai toisesta.

### 6.3 Maksuttomuuden kokeilun ajankohta

Jos maksuttomuutta halutaan testata kokeilumielessä jatkossa liikkujan viikon ulkopuolella, olisi kokeilu hyvä järjestää talviaikataulukaudella tai muuna ajankohtana, jolloin joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat mahdollisimman suuret. Tällä taataan mahdollisimman suuri näkyvyys ja näin ollen mahdollisimman suuren matkustajamäärät.

Jos kokeilu halutaan kohdistaa koululaisiin, on kokeilun myös oltava talvi-aikataulukaudella koulujen pitkän kesäloman takia. Myös työssäkäyvien yksityisautoilijoiden houkuttelu joukkoliikenteen käyttäjiksi on talvella helpompaa, sillä monet ovat kesäkuukausina pitkällä lomalla ja talvella autoilu on yleisesti haastavampaa ja auto jätetään mieluummin talliin kuin kesäkuukausina. Kesällä kaupungin sisällä ei myöskään liikkumistarve ole välttämättä niin suuri kuin talvella. Toisaalta joukkoliikenteen käyttäjissä on kesällä talvikautta enemmän turisteja esimerkiksi Erämessujen aikaan, mikä voi luoda maksuttoman joukkoliikenteen avulla Riihimäestä positiivista kuvaa ulkopaikkakuntalaisten keskuudessa.

## 7 YHTEENVETO

Maksuton joukkoliikenne ei ole pelkästään rahasta kiinni. Jotta kokeilu voisi olla menestys, on joukkoliikenteen palvelutason oltava ihmisten liikkumistarpeita vastaava. Kukaan ei halua käyttää huonoa palvelua, vaikka se olisi ilmaista.

Jos vastaava kysely toteutetaan jatkossa, voisi auton omistamisesta kysyä tarkemmin. Kysymys voisi olla esimerkiksi ”Montako autoa taloudessanne on?” Tällä voitaisiin erotella vastauksista selkeämmin yksityisautoilijat, joille matkan pituuden takia joukkoliikenne voisi olla vaihtoehto päivittäisillä matkoilla. Nyt kysymyksestä ”Oletko käyttänyt paikallisliikennettä Riihimäellä muutoin, kun liikkujan viikolla (kun käyttö on ollut maksutonta)?” saatiin eroteltu joukkoliikenteen vakikäyttäjät, mutta toinen puolisko ei välttämättä ole autoilevia kansalaisia, vaan esimerkiksi paljon polkupyörää käyttäviä tai joka paikkaan käveleviä, joille matkat eivät ole esimerkiksi työpaikalle pitkät ja joukkoliikenne ei ole tarpeellinen palvelu. Näin saataisiin eroteltua paremmin potentiaaliset uudet joukkoliikenteen käyttäjät muista, joille Riihimäen paikallisliikenne ei ole välttämättä paras liikkumisen muoto lyhyiden etäisyyksien takia. Tällä tavalla myös mahdollista markkinointia olisi helpompi kohdentaa haluttuun käyttäjäryhmään ja tuloksista saataisiin selville joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamisen potentiaali. Ja jos tuloksista tulisi ilmi esimerkiksi keski-ikäinen kolmen auton taloudessa asuva paljon joukkoliikennettä käyttävä kyselyyn vastaaja, olisi se huomionarvoinen seikka.

Osittain maksuttomalla tai kokonaan maksuttomalla joukkoliikenteellä saadaan lisättyä paikallisliikenteen houkuttelevuutta, parannettua imagoa ja näin ollen lisättyä matkustajamääriä. Tämä voi osaltaan parantaa palvelutasoa tiheämpien vuorovälien ansiosta, joka osaltaan lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja matkustajamääriä ja positiivinen kierre on valmis.

Myös tutkimusaineiston perusteella joukkoliikenteen käyttö tulisi lisääntymään Riihimäellä, jos paikallisliikenne olisi maksutonta. Lisäys ei olisi

välttämättä kovin suuri ja uudet matkustajat tulisivat todennäköisesti tällä hetkellä paljon kävelyä ja pyöräilyä suosivista kaupunkilaisista. Jonkin verran voisi lisääntyä myös yli 65- vuotiaiden siirtyminen autoilusta joukkoliikenteeseen, mutta tässäkin ryhmässä matkustajamäärien nousu ei olisi todennäköisesti kovin suuri. Maksuttomuuteen siirryttäessä olisikin tehtävä joukko muita toimenpiteitä joukkoliikenteen houkuttelevuuden edistämiseksi, jotta maksuttomuudesta saataisiin kaikki hyöty irti. Nämä toimet myös ruokkisivat toinen toistaan. Toimia voisi olla esimerkiksi kyselyssäkin ilmi tulleet joidenkin matkustajien toivomat pidemmät liikennöintiajat, tiheämpi vuoroväli ja verkoston laajempi kattavuus. Näiden lisäksi voitaisiin tehdä parannustoimenpiteitä infraan esimerkiksi selkeyttämällä pysäkkiratkaisuja matkustajan näkökulmasta ja lisätä katoksia käytetyimmille pysäkeille.

## LÄHTEET

Cats, O. Susilo, Y. & Reimal, T. (2016). *The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn*. Haettu 13.4.2020 osoitteesta <https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-016-9695-5>

Haverinen, P. (2020). *Tietoa Pieksämäen maksuttomasta joukkoliikenteestä*. Sähköpostiviesti tekijälle 5.2.2020

Helsingin seudun liikenne. (2013a). *Ympäristöraportti*. Haettu 26.2.2020 osoitteesta [https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/hsl\\_ymparistoraportti\\_2013.pdf](https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/hsl_ymparistoraportti_2013.pdf)

Helsingin seudun liikenne. (2014b). *HSL kampanjoi keski-ikäisiä joukkoliikenteeseen*. Haettu 26.2.2020 osoitteesta <https://www.hsl.fi/uutiset/2014/hsl-kampanjoi-keski-ikaisia-joukkoliikenteeseen-4628>

Kunnas, K. (2014). *Helsingin sanomat*. Haettu 12.5.2020 osoitteesta <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000002711220.html>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2001). *Vapaa vyöhyke maksuton keskustajoukkoliikenne*.

Liikennevirasto. (2018). *Henkilöliikennetutkimus 2016*. Haettu 19. 4 2020 osoitteesta <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Faktakortti-HLT2016-joukkoliikenne.pdf>

Lyijynen, A. (2019). Haettu 26.2.2020

Riihimäen kaupunki. (2017a). *Ympäristöpolitiikka 2030 ja toimenpideohjelma vuosille 2018 - 2021 "Resurssiviisas Riihimäki"*. Haettu 8.10.2019 osoitteesta <https://www.riihimaki.fi/wp-content/uploads/sites/3/2018/10/Ymparistopolitiikka-2030-kv-20-8-2018-§-74.pdf>

Riihimäen kaupunki. (2020b). *Matkaliput*. Haettu 12.5.2020 osoitteesta <https://www.riihimaki.fi/palvelut/liikenne-ja-kadut/joukkoliikenne/matkaliput/>

Tilastokeskus. (2019). *Kuntien avainluvut*. Haettu 8.10.2019 osoitteesta <https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?year=2019&active1=694&active2=SSS>

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Haettu 21.4.2020 BookBeat-tietokannasta osoitteesta <https://www.bookbeat.fi/kirja/60806>

Wallenius, M. (2013). *YLE Uutiset*. Haettu 28.4.2020 osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-6818687>

*Wikipedia*. (2020a). *Luettelo Suomen kunnista väestötiheyden mukaan*. Haettu 5.2.2020 osoitteesta [https://fi.wikipedia.org/wiki/Luettelo\\_Suomen\\_kunnista\\_v%C3%A4est%C3%B6tiheyden\\_mukaan](https://fi.wikipedia.org/wiki/Luettelo_Suomen_kunnista_v%C3%A4est%C3%B6tiheyden_mukaan)

*Wikipedia*. (2020b). *Pieksämäki*. Haettu 12.5.2020 osoitteesta <https://fi.wikipedia.org/wiki/Pieksämäki>

**LIITTEET**

Kyselylomake

Liite 1

**Maksuton paikallisliikenne Riihimäellä****1. Ikä**

- Alle 15 vuotta
- 15-24 vuotta
- 25-44 vuotta
- 45-64 vuotta
- 65 vuotta tai vanhempi

**2. Sukupuoli**

- Nainen
- Mies
- Muu

**3. Kuinka usein käytät paikallisliikennettä Riihimäellä?**

- Päivittäin
- Lähes päivittäin
- Viikoittain
- Kuukausittain
- Harvemmin
- En koskaan

**4. Oletko käyttänyt paikallisliikennettä Riihimäellä muutoin, kun liikkujan viikolla (kun käyttö on ollut maksutonta)?**

- Kyllä  
 En

**5. Pitäisikö Riihimäen paikallisliikenteen olla maksuton aina?**

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

**6. Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä? 1 =täysin eri mieltä, 5 =täysin samaa mieltä**

|  | 1                        | 2                        | 3                        | 4                        | 5                        |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Käyttäisin enemmän paikallisliikennettä, jos se olisi maksutonta aina  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Käyttäisin enemmän paikallisliikennettä, jos maksuttomuuden lisäksi aikataulut ja reitit olisivat minulle sopivimmat | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Maksuttomuus olisi parannus Riihimäen paikallisliikenteeseen   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Maksuton paikallisliikenne vähentäisi liikkumistani autolla  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Maksuton paikallisliikenne vähentäisi liikkumistani polkupyörällä  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Maksuton paikallisliikenne vähentäisi liikkumistani kävellen   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Maksuton paikallisliikenne vaikuttaisi positiivisesti Riihimäen imagoon  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**7. Mitä muuta haluat sanoa maksuttomaan paikallisliikenteeseen liittyen?**

---



---



---



---