

Johannes Nemlander

KESKISUURTEN KAUPUNKIEN PAIKALLISLIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN KÄYTTÄJÄLÄHTÖISESTI

Talouden ja johtamisen tiedekunta

Kandidaatintutkielma

Maaliskuu 2020

TIIVISTELMÄ

Nemlander, Johannes: Keskisuurten kaupunkien paikallisliikenteen kehittäminen käyttäjälähtöisesti
Kandidaatintutkielma
Tampereen yliopisto
Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma
Maaliskuu 2020

Tutkimuksessa tarkasteltiin paikallisliikenteen toimintaa ja kehittämistä suomalaisissa keskisuurissa kaupungeissa. Tutkittavaksi kaupungeiksi valikoituivat seutukaupunkiverkoston avulla Salon ja Rauman kaupungit. Tutkimuksen näkökulmaksi valittiin alueiden paikallisliikenteen käyttäjälähtöinen toteuttaminen ja kehittäminen. Salossa kaupunki itse oli edellisvuonna aloittanut paikallisliikenteen järjestämisen Paikku -brändin alaisena. Rauman kaupunki oli taas järjestänyt paikallisliikenteensä markkinaehtoisesti, ja liikennöintiä hoiti Satakunnan liikenne.

Tutkimuskysymyksiksi nousivat seuraavat: Millä tavoin kuluttajat on otettu huomioon paikallisliikenteen toteuttamisessa sekä kehittämisessä? Mikä on tulevaisuuden suunta paikallisliikenteen kehittämisessä? Tutkimus suoritettiin dokumenttianalyysinä, jossa aineistona käytettiin internetistä löytyviä tutkittavien kaupunkien ja näiden maakuntien virallisia dokumentteja liittyen joukkoliikenteeseen. Lisäksi aineistona toimi kaupunkien verkkopalveluista löydetty informaatio, sekä erilaiset uutiset ja kirjoitukset aiheesta.

Tutkimuksessa selvisi, että kaupungit olivat lähestyneet paikallisliikennettä asukkaan näkökulmasta hyvinkin eri tavoin. Salon kaupunki oli osallistanut palvelun käyttöönotossa asukkaitaan paljon, kun taas Rauman kaupungilla osallistamistoimia ei ollut hyödynnetty lainkaan. Kuitenkin kaupungit olivat esimerkiksi joukkoliikenteen ydintuotteella, eli linja-autojen vuorotarjonnalla, hyvinkin samalla tasolla toisiinsa nähden. Tämä taso ei kuitenkaan ole palvellut kummankaan kaupungin asukkaita toivotulla tavalla, sillä toiveina oli ollut nykyistä toteutusta parempi palveluiden saatavuus ja matkustamisen vaivattomuus.

Tärkeänä ilmiönä tuloksissa nousi esiin myös se, ettei paikallisliikenteelle, kuten muillekaan julkisille palveluille, riitä nykyisellään tarpeeksi resursseja. Monissa tapauksissa löytyi kaupunkien osalta halua parantaa palveluitaan, mutta kehityssuuntana oli kuitenkin palvelutasojen heikentyminen resurssivajeen takia. Esimerkiksi Rauman kaupunki oli itse nostanut esiin joukkoliikenteen toteuttamisen ongelmaksi myös alueen haasteellisen yhdyskuntarakenteen.

Tutkimustulokset johtivat päätelmiin, joiden mukaan valtion ja kaupunkien tulisi lisätä resursseja paikallisliikenteen kehittämiseksi. Se näyttäytyi tutkimuksen aikana ainoaksi riittävän tehokkaaksi keinoksi, jolla asukkaiden kasvaviin liikkumistarpeisiin pystyttäisiin vastaamaan. Tämä on kuitenkin hyvin haastavaa toteuttaa käytännössä ja lähes epärealistista odottaa nykyisessä taloustilanteessa. Lisäksi asukkaita pitäisi saada paremmin mukaan palveluiden kehittämiseen. Aiempien tutkimuksien mukaan kuluttajien osallistamisella on ollut positiivisia vaikutuksia tuotteen arvolle ja käytettävyydelle. Näiden kehitysehdotuksien lisäksi kaupunkien tulisi kiinnittää huomiota oman alueensa yhdyskuntarakenteeseen ja suunnitella siitä mahdollisimman joukkoliikenneystävällinen.

Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen toimivalle tasolle vaatii monen eri osa-alueen sujuvaa yhteistoimintaa ja kehittämistä. Tämä luo kaupungeille, maakunnille sekä valtiolle haasteita, sillä toimivampien paikallisliikennepalveluiden kehittäminen vaatii suuria investointeja monella eri sektorilla. Tämän tutkimuksen pohjalta aihetta on mahdollista jatkaa tutkimalla esimerkiksi sitä, mitä erilaisia innovaatioita olisi tulevaisuudessa mahdollista hyödyntää paikallisliikenteen toteuttamisessa.

Avainsanat: Paikallisliikenne, kehittäminen, käyttäjälähtöisyys, osallistaminen

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

Sisällys

1. LIIKKUMINEN KESKISUURISSA KAUPUNGEISSA	1
1.1 Seutukaupunki, keskisuuri kaupunki & yhdyskuntarakenne	2
1.2 Paikallisliikenne	4
2. KULUTTAJIEN VALINNAT JA VAIKUTUSMAHDOLLISUUDET	6
2.1 Kuluttajakäyttäytyminen	7
2.2 Osallistaminen	9
3. DOKUMENTTIANALYYSI - SALON JA RAUMAN KAUPUNGIT	9
3.1 Salo	11
3.2 Rauma	12
4. AINEISTOLÄHTÖINEN SISÄLLÖNANALYYSI	13
5. ASUKKAIDEN HUOMIOIMINEN PAIKALLISLIIKENTEESSÄ	14
5.1 Paikallisliikenteen toteuttaminen	14
5.2 Paikallisliikenteen kehittäminen	20
5.3 Asukasosallistaminen	22
6. PÄÄTELMÄT	23
7. LÄHTEET	29
8. LIITTEET	33

Kuvio- ja taulukkoluetelo

Kuvio 1. Kuluttajan matkustuspäätöksentekoon vaikuttavat tekijät	8
Taulukko 1. Salon kaupungin palvelutasomäärittely	16
Taulukko 2. Rauman kaupungin palvelutasomäärittely	18

1. LIIKKUMINEN KESKISUURISSA KAUPUNGEISSA

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan millä tavoin tutkimukseen valitut suomalaiset keskisuuret kaupungit, Salon ja Rauman kaupungit, edistävät alueensa asukkaiden liikkumista paikallisliikenteen avulla. Eri medioissa on pitkään ollut esillä valtakunnallinen halu vähentää yksityisautoilua varsinkin kaupungeissa (Hujanen 2018). Tämän avulla on haluttu panostaa kaupunkien viihtyvyyteen vähentämällä ruuhkautumista. Lisäksi keskusteluissa on noussut esiin huoli ilmastomuutoksen vaikutuksista elinympäristöömme. Ihmisillä on tunnistetuista ongelmista huolimatta vähintään samanlainen tarve liikkua paikasta toiseen kuin ennenkin, oli kyse sitten lyhyistä tai pitkistä välimatkoista. Lisäksi Suomen omalaatuinen ilmasto on luonut tietynlaiset rajoitteet asukkaiden liikkumiselle ja liikennevaihtoehdoille suurimpana osana vuodesta. Esimerkiksi pyöriäminen talvella voi olla haasteellista jopa suurkaupungeissa, puhumattakaan haja-asutusalueista, joissa liikenneväylien talvikunnossapito on huomattavasti vähäisempää tai jopa olematonta.

Suomen ympäristökeskus on raportoinut suomalaisten kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen tiivistymisestä viime vuosien aikana, ja arvioinut saman kehityksen jatkuvan tulevaisuudessakin (Rehunen, Ristimäki, Strandell, Tiitu & Helminen 2018). Tämä on kaupunkikehityksen kannalta yleisesti toivottava asia, mutta tällä kehityksellä on ollut asukkaiden kannalta myös negatiivisia vaikutuksia. Pienemmillä kaupunkiseuduilla etäisyydet lähikauppojen ja palveluiden luo olivat tutkimuksen mukaan kasvaneet, kun palvelut olivat keskittyneet tietyille alueille. Kaupunkien keskustat olivat tutkimuksen mukaan edelleen ympäri maan vähentyneen suosion kohteena, sillä työpaikat keskittyivät mieluummin muille alueille, pois keskustojen välittömästä läheisyydestä. Keskimääräinen työmatkalainen joutuu matkustamaan päivässä jo 13 kilometriä, kun 25 vuotta sitten vastaava luku oli yhdeksän kilometriä. Tätä muutosta kommentoitiin raportin yhteydessä vaihtoehtoisilla liikkumismuodoilla matkustamista heikentävänä kehityksenä, joka tuottaa ongelmia arjessa varsinkin autottomissa talouksissa.

Valtiovarainministeriö (2018) on luonut seutukaupungeille oman seutukaupunkiohjelman, jossa linjataan erilaisia kehityskohteita ja tavoitteita kyseisen kokoluokan kaupungeille. Seutukaupungit sijoittuvat kokoluokaltaan pienten kaupunkien ja suurkaupunkien väliin. Tämä valtiovarainministeriön luoma ohjelma on kaupungeja jossain määrin sitova dokumentti, mutta käytännön tasolla se antaa enemmänkin työkaluja ja suuntamerkkejä seutukaupungeille omaehtoista kehittämistä varten. Kansallisessa keskustelussa tämän kokoluokan kaupungit ovat kuitenkin jääneet

vähemmälle huomiolle, kun esillä ovat olleet yhtäältä kasvukeskukset sekä toisaalta autioituvat maaseudut. Kyseinen seutukaupunkiohjelma onkin ensimmäinen laatuaan Suomessa. Ohjelma on jaettu eri sektoreihin ja yksi pääteema on kaupunkien liikenne. Tästä nostetaan esiin julkisen liikenteen sekä muiden kestävien liikkumismuotojen kehitys ja lisääminen seutukaupungeissa. On siis perusteltua tutkia, kuinka yhtä valtakunnallisella tasolla tärkeäksi tunnistettua kehityskohdetta todellisuudessa käsitellään ja kehitetään suomalaisissa kaupungeissa.

Ihmisten liikkumisesta on tehty vuosien saatossa varsin runsaasti tutkimuksia sekä kansainvälisesti että kotimaassa. Ihmisten liikkumistottumuksiin ja vaihtoehtoihin liikennemuotoihin liittyvät kysymykset ovat kuitenkin erittäin moniulotteisia ja vaikeita. Vaikka asukkaille olisi tarjolla useita erilaisia vaihtoehtoja liikkumiseen, tietyt kriteerit ohjaavat silti ihmisten valintoja ja kulutustottumuksia. Tämän lisäksi paikalliset erityisominaisuudet ja toimintakulttuurit vaikuttavat ihmisten käyttäytymiseen, mikä tulisi ottaa huomioon palveluita suunniteltaessa ja tuottaessa. Paikallisliikenteen kehittäminen voi olla hyvin vaikeaa alueella, jolla on hajautunut yhdyskuntarakenne sekä hyvin syvälle juurtunut kulttuuri yksityisautoilun suhteen. Tutkimukselle muotoutui tämän pohjalta tutkimuskysymys sekä alakysymys seuraavasti:

- Millä tavoin kuluttajat on otettu huomioon paikallisliikenteen toteuttamisessa sekä kehittämisessä?
 - o Mikä on tulevaisuuden suunta paikallisliikenteen kehittämisessä?

Näiden kysymyksien avulla oli tarkoitus saada kokonaisvaltaisempi käsitys keskisuurten kaupunkien liikkumisjärjestelyistä ja siitä, mitä liikkumisvaihtoehtoja niiden asukkaille on annettu. Lisäksi pidin tärkeänä tarkastella, millä tavoin tutkimuksen kohdekaupungit olivat ottaneet kuluttajat eli omat asukkaansa huomioon järjestäessään liikennepalveluita. Palvelut on mahdollista järjestää vaaditulla minimitasolla, mutta toimivia palvelukokonaisuuksia ei pystytä luomaan ottamatta huomioon kuluttajien tarpeita. Tutkimusta tehdessäni tiedostin myös, että joillain alueilla yksityisautoilun poistaminen ei välttämättä olisi edes kannattavaa. Henkilöauto voi joissain tapauksissa olla kaikkien osapuolien kannalta järkevin vaihtoehto ajallisesti sekä kustannuksellisesti siirtyä paikasta toiseen.

1.1 Seutukaupunki, keskisuuri kaupunki & yhdyskuntarakenne

Seutukaupunki käsitteenä on haasteellinen, sillä se oli vielä tutkimusta tehdessäni uusi ja vähän käytetty termi tietynlaisesta kaupungista. Seutukaupunki on pudonnut määritelmässä suurkaupunkien

ja pienten kaupunkien väliin kokonsa puolesta. Kuntaliiton seutukaupunkiverkoston sivulla seutukaupunkeja luonnehditaan omien seutujensa ja talousalueidensa keskuksiksi, kuitenkin ilman että ne olisivat maakuntakeskuksia (Kuntaliitto 2019a). Suomessa oli tutkimusta tehtäessä 56 seutukaupunkia ympäri maata. Seutukaupungit ovat koostaan huolimatta joutuneet painimaan samanlaisten sitkeiden ongelmien kanssa kuin suuremmatkin kaupungit. Tällaisia ongelmia ovat olleet esimerkiksi kasvava työttömyys ja kaupunkien velkaantuminen, joihin ei ole nopeaa tai yksiselitteistä ratkaisua. Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI:n tekemän seutukaupunkianalyysin lopputuloksena nousi esiin, ettei seutukaupungeilla varsinaisesti ole paljon samoja ominaisuuksia keskenään, vaan niistä on jopa helpompi löytää eroja kuin yhtäläisyyksiä (Aro, Haanpää 2018). Periaatteessa tämä tarjoaa mahdollisuuden tutkia vertailevasti saman kokoluokan kaupunkeja, joilla on ainakin näennäisesti yhtäläisiä ominaisuuksia, mutta jotka kuitenkin eroavat suuresti toisistaan. Nämä kaupungit myös vaativat erilaisia ratkaisuja kohtaamiinsa ongelmiin, joita vertaileva ote osaltaan auttaa paikantamaan.

Tutkimuksen edetessä kävi kuitenkin ilmi, että tutkittavat kaupungit Salo ja Rauma eivät soveltuneet tutkimuksen kannalta kovinkaan hyvin seutukaupunki-käsitteen alle. Tämä siitäkkin huolimatta, että kyseiset kaupungit ovat seutukaupunkiverkoston jäseniä ja ne oli luokiteltu kyseisen kriteeristön alaisuuteen. Paikallisliikenne palveluna rakentuu kuitenkin hyvin pitkälti paikallisten ominaisuuksien, kuten yhdyskuntarakenteen sekä asukasmäärän pohjalta. Seutukaupungit edustavat niin laajaa erilaisten kaupunkien kirjoa, ettei tästä syystä paikallisliikenteen tarkastelu ja vertailu hyvin erilaisten kaupunkien välillä ollut järkevää. Siksi työn kannalta oli oleellista muuttaa tutkittavien kaupunkien käsite keskisuureksi kaupungiksi, vaikka kaupungit alun perin valittiinkin seutukaupunkien joukosta. Tutkittavista kaupungeista Salo oli vuonna 2019 asukasluvultaan Suomen 20. suurin kaupunki (Kuntaliitto 2019b). Toinen tutkittava kaupunki Rauma taas oli samana vuonna asukasluvultaan maan 27. suurin kaupunki (Kuntaliitto 2019b).

Yhdyskuntarakennetta on käytetty terminä kuvailemaan ihmisten asuttaman ympäristön, tässä tutkimuksessa siis kaupungin, muodostumista tietyille maantieteelliselle alueelle. Yhdyskuntarakenne käsittää kaiken rakennetun ja muun asukkaille ja alueella työssäkäyville tarkoitetun ympäristön kaupungin alueella, jota säädellään ja ohjataan kaavoituksen avulla. Tämä sisältää väestön asumisalueet, työssäkäyntialueet, vapaa-ajan alueet, yritysten tuotantotilat sekä kaupungin teknisen huollon. Lisäksi käsitteen alaisuuteen kuuluvat myös liikenneväylät, jotka yhdistävät kaikki edellä mainitut yhdeksi suureksi kokonaisuudeksi, jota kutsumme myös kaupungiksi. (Ympäristöhallinto 2013.)

Kaupunkien yhdyskuntarakenteisiin on kuitenkin liittynyt monimutkaisia ongelmia. Suunnittelulla ja kaavoituksella on yritetty tiivistää yhdyskuntarakennetta ja näin tehdä palveluista saavutettavampia kaupunkien asukkaille. Silti yhdyskuntarakennetta on varjostanut sen jatkuva hajautuminen kaupunkien kasvaessa yhä suuremmiksi ja laajentuessa aiemmin rakentamattomille alueille. Yhdyskuntarakenteen hajautumisella tarkoitetaan ilmiötä, jossa kaupungin rakennuskanta ja palvelut ovat hajautuneet laajalle alueelle, ja rakennettu alue on täytetty hyvin väljästi. Tämä heikentää palveluiden saatavuutta ja pakottaa väestöä liikkumaan pidempiä välimatkoja päivittäisiä asioita hoitaessaan. Ongelmaa on yritetty ratkaista esimerkiksi tiivistävällä rakentamisella, jossa kaupungeja laajennetaan pystysuunnassa rakentamalla tiiviisti korkeampia rakennuksia. Osittain myös tästä syystä on noussut uusia ongelmia liittyen siihen, kuinka monessa kaupungissa palvelut ovat keskittyneet tietyille alueille, kauas kaupunkien keskustoista. Tämä on johtanut kehitykseen, jossa palvelut ovat yhtäällä ja asukkaat itse asuvat toisaalla asuinalueilla kaukana kaikesta muusta. Tämä pakottaa asukkaat kulkemaan huomattavia matkoja arjessa, mikä ei ole tavoiteltava tilanne kaupunkirakenteen kestävyuden ja toimivan kaupungin kannalta. (Mäntysalo ym. 2010.)

1.2 Paikallisliikenne

Vaikka monet kestävästi liikkumisen muodoista ovat yhtä vanhoja kuin ihminen itse, käsite kestävä liikkuminen on kuitenkin suhteellisen uusi termi. Se mainittiin ensimmäisiä kertoja virallisissa dokumenteissa vasta 1990-luvun alkupuolella, kun Euroopan yhteisöt julkaisivat Valkoisen kirjan liittyen alueensa liikenteen kehittämiseen (Euroopan yhteisöt 1992). Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan muiden liikkumismuotojen kuin yksityisautojen suosimista. Näitä muotoja ovat esimerkiksi joukkoliikenne, kävely, pyöräily sekä kimpakyydit. Näillä keinoilla on haluttu esimerkiksi pienentää ilmatorasitetta, tehdä kaupungeista toimivampia kokonaisuuksia vähentämällä liikennemääriä sekä edistää kansanterveydellisiä tavoitteita ohjaamalla ihmiset harrastamaan hyötyliikuntaa yksityisautoilun sijaan.

Paikallisliikenteellä tarkoitetaan julkisia liikennepalveluita, jotka kattavat kaupungin alueen sisällä liikennöivät joukkoliikennereitit. Kaupungit ovat mahdollisesti itse järjestäneet näiden vuorojen liikennöinnin, tai ostaneet kyseisiä palveluita yksityiseltä toimijalta, jolloin kaupungin paikallisliikennettä toteutetaan niin sanotusti markkinaehtoisesti. Suomessa paikallisliikenne on tarkoittanut yleisesti bussiliikennettä, sillä esimerkiksi toimivaa metro- tai ratikkaverkostoa ei Suomessa ole tutkimusta tehtäessä ollut vielä muualla kuin pääkaupunkiseudulla. Paikallisliikenteen

järjestämisessä on suuriakin eroja eri kaupunkien välillä. Tämä on johtunut kaupunkien yhdyskuntarakenteista sekä maantieteellisestä sijainnista. Tietyillä kaupungeilla voi tämän lisäksi olla myös esimerkiksi erilaisia turistikohteita tai nähtävyyksiä, jotka vaativat liikennepalveluita ydinkaupungista kohteisiin. Paikallisliikenneverkostoa tukee muu kansallinen lentoliikenne-, juna- ja linja-autoverkostot. Nämä verkostot ovat keskittyneet liikuttamaan ihmisiä pidempiä matkoja, eli kaupungista toiseen ympäri maata.

Kestävän liikkumisen muodot on usein liitetty ennakko-oletukseen vaikeammasta liikkumisesta yksityisautoiluun verrattuna. Tästä syystä tärkeäksi tavoitteeksi on noussut kestävän liikkumisen tekeminen vaivattomaksi ja nopeammaksi kuin oman auton käyttö samalla matkalla. Esimerkiksi joukkoliikennettä käytettäessä avainkysymyksiksi on noussut matkaan käytetty aika sekä se, kuinka useasti kulkuneuvoa joutuu vaihtamaan matkan aikana. (Muro-Rodríguez, Perez-Jiménez, Gutierrez-Broncano 2017.) Haasteeksi joukkoliikenteessä on nähty se, kuinka palvelut saadaan suunniteltua siten, että ne palvelevat mahdollisimman monen asukkaan tarpeita, kuitenkin ollen samalla myös tehokkaita sekä edullisia käyttää.

Tutkimuksen aiheeksi rajautui kestävän liikkumisen muodoista tarkastelun alaiseksi vain paikallisliikenne. Tämä rajaus johtui työlle asetetuista aikarajoista sekä rajoituksista työn laajuuden suhteen. Tämän lisäksi Suomen pitkät ja kylmät talvet tuovat oman haasteensa esimerkiksi asukkaiden pyöräilylle ja kävelyille. Usein suuria kaupunkeja lukuun ottamatta välimatkat ovat liian pitkiä kuljettajavaksi ilman moottoroituja ja lämmitettyjä ajoneuvoja. Talvisin haja-asutusalueilla ei juuri ole muita mahdollisuuksia päästä pidempiä välimatkoja paikasta toiseen kuin käyttämällä joko henkilöautoa tai julkista liikennettä. Lisäksi tutkimusta rajatessani tein päätöksen rajata sen ulkopuolelle kutsuliikenteen. Tämä on usein pieni osa paikallisliikennettä, josta aineistoa on saatavissa rajatummin, joten oli perusteltua pysyä paikallisliikenteen suuressa kokonaisuudessa. Tämä käsitti kaupungin sisällä liikennöivät linja-autolinjat, joiden kulkemisesta oli mahdollista saada runsaammin tietoa.

Joukkoliikenteen suurimpina kehityskohteina on nähty yhtenäisten lippujärjestelmien luonti, sekä tehokkaampi ja selkeämpi tiedottaminen ja informaatio. Kaupunkirakenne on nostettu myös esiin kaupunkien isona haasteena, sillä muualla kuin suurissa kaupungeissa asutus sekä palvelut ovat hyvinkin hajallaan. Toimiva paikallisliikenne tarvitsee mahdollisimman tiheää vuoroväliä, mikä parantaisi joukkoliikenteen kilpailukykyä muihin liikkumismuotoihin nähden. Nämä keinot vaativat kuitenkin rinnalleen myös aktiivista kaupunkikehittämistä ja laajaa ymmärrystä eri alueiden vaihtelevista tarpeista liikkumisen suhteen. Lisäksi aiemmissa tutkimuksissa on todettu, ettei

esimerkiksi pelkkä kutsuliikennemalli ole osoittautunut kokeiluissa perinteistä joukkoliikennettä kustannustehokkaammaksi. (Traficom 2019, 21-22.)

Kaupunkikehittämisessä on vahvana trendinä esiintynyt TOD, eli joukkoliikennesuuntautunut kaupunkikehittäminen. Tämä tarkoittaa kaupunkien kehittämistä huomioiden kaikki kestävät liikkumismuodot ja edistään näiden mahdollisimman saumattomia käyttömahdollisuuksia kaupungissa. Joukkoliikennesuuntautuneessa kehittämisessä tärkeätä on kehittää kaupungin yhdyskuntarakenne sellaiselle tasolle, jossa joukkoliikenne ja muut kestävät liikkumismuodot ovat yhteistoiminnalla erittäin hyvin toimivia vaihtoehtoja yksityisautoilun rinnalla. Tämä mahdollistetaan sillä, että kaupunkiin rakennetaan vahvoja kaukoliikenteen keskuksia, kuten linja-auto- ja rautatieasemia. Näistä tai näiden läheisyydestä on jalan saavutettavat hyvät joukkoliikenneyhteydet ympäri kaupunkia. Tämä mahdollistaa joukkoliikenteen sujuvan käytön yksityisautoilun sijaan. (Bertolini 2010, 822-823.)

Joukkoliikennesuuntautunut kaupunkikehitys keskittyy kuitenkin enemmän kaupunkirakenteen muutoksen ja tätä kautta muuttamaan ihmisten liikkumistottumuksia kohti kestäviä liikkumismuotoja. Tutkimukseni keskittyy joukkoliikennepalveluiden kehittämiseen tarkastellen palvelua kuluttajan näkökulmasta. Tästä syystä TOD ei ole ollut keskiössä teoriamielessä tutkimuksessani. Joukkoliikennesuuntautunut kehitys on kuitenkin erittäin tärkeä osa toimivan paikallis- ja seutuliikenteen rakentamista, vaikka kyseinen kehittämismalli ei lähtökohtaisesti suoraan sovellu tämän tutkimuksen näkökulmaan. Joukkoliikennesuuntautunut kaupunkikehitys ja sen näkökulmat on kuitenkin otettava huomioon aineistoa tarkasteltaessa ja päätelmiä tehdessä.

2. KULUTTAJIEN VALINNAT JA VAIKUTUSMAHDOLLISUUDET

Ihmisten kulutuskäyttäytymistä ja liikkumistottumuksia on tutkittu kansainvälisesti vuosien saatossa varsin laajasti. Kaupunkien asukkaat ovat aina keskeisessä asemassa julkisia palveluita kehitettäessä, joten heidän toimintaansa ja mielipiteitä ei saa aliarvioida. Tästä syystä tutkimuksen näkökulmaksi valikoitui kuluttajalähtöinen palveluiden kehittäminen. Tätä aihetta tarkasteltaessa oli siis tärkeätä ymmärtää kuluttajan käyttäytymistä heidän valitessa ja kuluttaessa liikennepalveluita. Tämän lisäksi palvelukehittämisen näkökulmasta oli tärkeätä tarkastella, millä tavoin kaupungit ovat tarjonneet

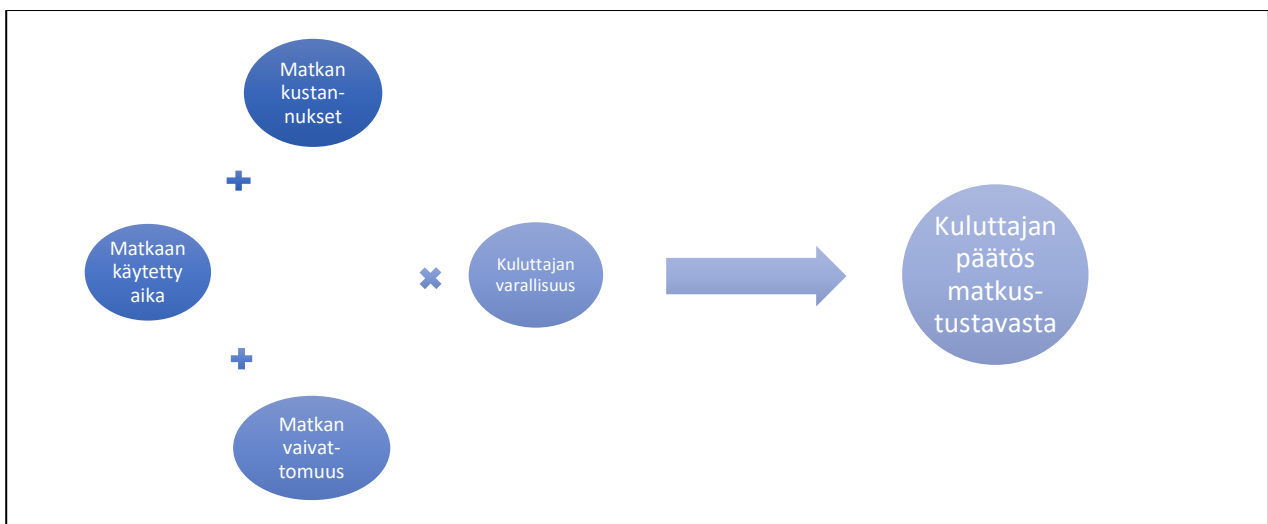
asukkailleen mahdollisuuksia osallistua liikennepalveluiden kehittämiseen, tai missä määrin asukkaiden preferenssit ja tarpeet on otettu huomioon palveluita järjestettäessä.

2.1 Kuluttajakäyttäytyminen

Kuluttajien käyttäytyminen ja ajatusmallit päätöksentekohetkellä ovat keskeisessä asemassa tutkimuksen kannalta. Taloustieteessäkin paljon käytetyn kuluttajan valintateorian mukaan joukkoliikenne on kuluttajille niin sanottu inferiorinen hyödyke. Tämän teorian mukaan hyödykkeen kysyntä vähenee kuluttajan tulojen kasvaessa ja muiden muuttujien pysyessä samana. (Thaler 2008; Tieteen termipankki 2019.) Yksinkertaistettuna tämä tarkoittaa siis tutkimuksen kontekstissa sitä, kun kuluttajan tulot kasvavat, tämän kulutuskäyttäytyminen siirtyy joukkoliikenteen käyttämisestä kohti muita houkuttelevampia vaihtoehtoja, kuten yksityisautoilua. Tämä asettaa rajoitteita sille, kuinka helposti kuluttajat saadaan käyttämään liikennemuotoja, jotka ovat lähtökohtaisesti kuluttajan näkökulmasta heikommassa asemassa yksityisautoiluun nähden. Tätä näkökulmaa tukee myös Bruunin, Allenin ja Givonin (2018) tutkimus, jonka mukaan yksilön varallisuuden kasvaessa myös tämän vaatimustaso liikkumisen suhteen kasvaa. Tutkimuksen mukaan vähävaraiset kuluttajat eivät siis yleisesti vaadi esimerkiksi yhtä korkeata matkustusmukavuutta kuin varakkaampi väestö, jolla on mahdollisuus valita eri liikkumismuotojen välillä. Kun asukkaiden yleinen varallisuustaso on siinä pisteessä, että suurella osalla asukkaista on mahdollista omistaa oma auto, nouseekin ongelmaksi se, kuinka paikallisliikenne saadaan tarpeeksi laadukkaaksi vastaamaan kuluttajien lisääntyviä vaatimuksia. Tämän lisäksi paikallisliikenne toteutetaan rajallisin julkisin varoin, joten ratkaisujen täytyy olla samalla myös kustannustehokkaita.

Oleellista julkisen liikenteen kannalta on paitsi vastata nykyisen käyttäjäkunnan tarpeisiin, myös houkutella potentiaaliset asiakkaat käyttämään julkisia liikennepalveluita. Yhdeksi tärkeimmistä osa-alueista palvelun houkuttelevuuden kannalta on nostettu matkustamiseen käytetty aika. Optimaalinen tilanne paikallisliikenteessä syntyy, kun vuorojen välisen odotusajan ja matkustusajan erotus on mahdollisimman lähellä nollaa. Tämä tilanne ei kuitenkaan ole tutkimuksien mukaan saavutettavissa lähes missään tilanteessa, mutta pyrkiminen mahdollisimman lähelle tätä pistettä on kuitenkin erittäin merkittävää kuluttajien houkuttelemisen kannalta. Tätä kehitystä tukemaan on oleellista määrittää alueellisesti toimivat linjaukset, joiden mukaan liikennepalveluita suunnitellaan käyttäjäystävällisemmiksi kaupunkien sisällä. (dell'Olio, Ibeas & Cecin 2011.)

Diskreetin valinnan mallin mukaan kuluttajilla on päätöksentekotilanteissa tiedossa äärellinen määrä vaihtoehtoja ja informaatiota tämän valitessa eri tuotteiden ja palveluiden välillä. Kuluttaja valitsee päätöksentekotilanteessa itsensä kannalta parhaimman vaihtoehdon eri hyödykkeiden välillä tiettyjen kriteerien perusteella. Sovellettaessa tätä teoriaa liikennepalveluihin, näitä valintakriteereitä ovat esimerkiksi määrään sijainti eli matkan pituus, matkaan kulutettu aika eli odotus- ja matkustusaika, matkan kustannukset sekä yleinen matkustamisen vaivattomuus ja mukavuus. Kuluttajalla ei kuitenkaan välttämättä ole tietoa kaikista mahdollisista vaihtoehdoista tai ominaisuuksista tämän valitessa hyödykettä. (Ben-Akiva & Lerman 1985, 1-4.) Teorialla on hyvin läheiset siteet psykologiaan, sillä sitä soveltamalla yritetään ennustaa ihmisten käyttäytymistä ja ennakoita heidän valintaprosessejaan sekä kulutustottumuksiaan. Valintaprosessiin vaikuttaa myös hyödykkeen mahdollinen inferiorinen asema, joka saattaa vaatia hyödykkeeltä enemmän houkuttelevia tekijöitä kilpailijoihinsa nähden, jotta kuluttaja päätyisi valitsemaan lähtökohtaisesti itselleen vähemmän miellyttävän vaihtoehdon. Diskreetin valinnan teorian pohjalta on tehty vuosikymmenien aikana useita liikennetutkimuksia, joiden avulla teoria on kehittynyt eteenpäin samalla kun ymmärrys ihmisten valinnoista ja tottumuksista on kehittynyt (dell’Olio ym. 2011; Muro-Rodríguez ym. 2017; Bruun ym. 2018).



Kuvio 1. Kuluttajan matkustuspäätöksentekoon vaikuttavat tekijät, johdettu diskreetin valinnan mallista (Ben-Akiva & Lerman 1985).

2.2 Osallistaminen

Julkisessa päätöksenteossa on viime vuosien aikana otettu enemmän huomioon myös alueiden asukkaiden näkemyksiä päätettävistä asioista. Asukkaiden osallistuminen oman alueensa ja palveluiden kehittämiseen antaa päätöksentekoon uuden, ruohonjuuritason näkökulman kehitettävästä ilmiöstä. Osallistamisella tarkoitetaan toimintaa, jossa päätöksentekoa suorittava organisaatio ottaa mukaan päätöksentekoon tahoja, joita kyseiset päätökset tulevat koskemaan. Ottamalla asukkaat mukaan suunnitteluprosessiin on mahdollista havaita erilaisia heikkouksia ja konflikteja, joita päätöksenteossa saattaa syntyä. Näitä havaintoja ei välttämättä pystytä havaitsemaan ajoissa ennen palvelun käyttöönottoa, jos kehitysprosesseissa ei kuulla käyttäjäkokemuksia omaavia henkilöitä. (Bäcklund, Häkli & Schulman 2017.)

Kauppatieteissä on tehty paljon tutkimusta kuluttajien osallistumisesta tuotteiden kehittämiseen. Tämä on nähty lähes poikkeuksetta positiivisena asiana yrityksen tuotteiden arvon kannalta. Kuluttajat ovat yleensä itse niitä tahoja, jotka innovoivat tuotteille parempaa käyttökokemusta ja jopa aivan uusia käyttötarkoituksia. Tämän tietoinen valjastaminen organisaation käyttöön mahdollistaa tuotteiden arvon kasvattamisen, kun tuote on kehitetty palvelemaan todellisia kuluttajien tarpeita. (Bogers, Afuah & Bastian 2010; Hoyer, Chandy, Dorotic, Krafft & Singh 2010.)

Osallistamista on mahdollista soveltaa myös paikallisliikenteen käyttöön. Vaikka julkisen toiminnan liikkumatila resurssien ja päätöksenteon kannalta on yksityisiin yrityksiin verrattuna huomattavasti rajallisempaa, voivat julkiset organisaatiot silti valjastaa asukkaidensa tiedon avuksi omaan päätöksentekoonsa. Esimerkiksi erilaiset kaupungin järjestämät keskustelutilaisuudet, sähköiset kyselyt ja kadunvarsihaastattelut voivat antaa jo paljon laajemman kuvan kuluttajien tarpeista kuin pelkän palveluiden käyttödatan seuraaminen ja suunnittelun perustaminen sen varaan. Lisäksi päätöksentekotilanteisiin saadaan tieto mahdollisista kysymyksistä ja konflikteista, joita asukkailla on aiheesta.

3. DOKUMENTTIANALYYSI - SALON JA RAUMAN KAUPUNGIT

Tutkimusaihetta rajatessa tutkittaviksi kaupungeiksi valikoituivat siis kaksi keskisuurta suomalaista seutukaupunkia: Salo ja Rauma. Nämä kaksi kaupunkia ovat kokoluokaltaan Suomen

kolmenkymmenen suurimman kaupungin joukossa. Näissä kaupungeissa esimerkiksi joukkoliikenne ja infrastruktuuri ovat kuitenkin hyvin eritavoin toteutettu. Valitsemalla erilaiset kaupungit tarkastelun alle oli mahdollista saada laajempi käsitys siitä, millaisia keinoja kaupungeissa on käytetty liikennejärjestelyjen kehittämiseen. Samalla voitiin tarkastella olemassa olevan teorian pohjalta, millaisia keinoja voidaan käyttää tulevaisuudessa liikennepalveluiden parantamiseksi, ottaen huomioon myös asukkaiden näkemykset palveluihin liittyen. Vaikka tällä tavalla ei ole mahdollista saada kokonaisvaltaista käsitystä keinoista, joita voitaisiin käyttää koko maan paikallisliikenteen kehittämisessä, antavat ne kuitenkin käsityksen erilaisista kehittämismahdollisuuksista.

Tämän tutkimuksen menetelmäksi valikoitui dokumenttianalyysi. Kyseinen tutkimusmenetelmä painottuu vahvasti jo olemassa olevan aineiston yhdistelyyn ja käyttämiseen. Näitä aineistoja ei välttämättä ole alun perin luotu tutkimustarkoitukseen, mutta ne sisältävät silti tärkeitä informaatiota tutkittavasta kohteesta ja ilmiöstä. Tämä menetelmä tuki tehokkaasti tutkimuksen alkuperäisiä tarkoituksia. Tutkimuksen tarkoituksena on saada mahdollisimman kattava kuva eri keinoista joukkoliikenteen toteuttamisesta Suomen eri kaupungeissa. Päätös valita erilaiset kaupungit eri puolilta Suomea tarkoitti myös sitä, ettei varsinaisten haastattelujen ja täysin uuden tutkimusaineiston kerääminen ollut realistista tutkielman annetuissa aika- ja resurssipuitteissa.

Tutkimuksessa käytettiin valittujen kaupunkien olemassa olevia virallisia dokumentteja ja näiden yleisesti saatavissa olevia tietoja, jotka liittyvät kaupunkien liikenteeseen ja niiden strategiaan. Lisäksi aineistona toimivat muut kaupunkien liikenteeseen ja yhdyskuntarakenteeseen liittyvät lähteet, kuten valittujen alueiden paikallisliikenteen julkiset tiedot. Näitä olivat esimerkiksi aikataulut sekä pysäkkitiedot. Yhdyskuntarakennetta ja alueiden ominaisuuksia tutkittiin karttadatan avulla. Siihen tukeutuen voitiin yhdistellä tietoja, joita vertailtiin olemassa olevaan teoriaan ja käytäntöön. Nämä muodostuivat aiemmin käsitellyistä kuluttajakäyttäytymisestä, osallistamisesta sekä joukkoliikenteen kehittämisestä.

Alueelliset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset määrittelevät paikallisten toimijoiden kanssa alueellisen joukkoliikenteen tarpeen omilla toimialueillaan. Tämän pohjalta maakunnille on asetettu palvelutasovaatimukset, joita kaupunkien tulee noudattaa niiden järjestäessä joukkoliikennettä. Palvelutaso pohjautuu EU:n asetukseen rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä lakiin liikenteen palveluista. (ELY-keskus 2019.) Nämä vaatimukset antavat pohjan ja asteikon niille standardeille, jotka kaupunkien tulisi saavuttaa järjestäessään palveluitaan.

3.1 Salo

Salon kaupunki kuuluu Varsinais-Suomen maakuntaan. Kaupungissa asui 52 321 asukasta vuonna 2018. Kaupungin väkiluku on ollut laskussa vuodesta 2011 saakka, ja viime vuonna kaupungin asukasluku laski 1,3 prosenttia edellisvuodesta (Tilastokeskus 2019a; Tilastokeskus 2019b). Salo on ollut myös suomalaisen kunnallismuutoksen keskiössä, kun se oli mukana Suomen suurimmassa kuntaliitoksessa vuonna 2009. Kuntaliitoksessa Halikko, Kiikala, Kisko, Kuusjoki, Muurla, Perniö, Pertteli, Salo, Suomensjärvi sekä Särkisalo yhdistyivät yhtenäiseksi Salon kaupungiksi. (Salo 2007; Hyvärinen 2009.) Liitos on lisännyt Salon kaupungin rakenteellista hajanaisuutta, kun kaupunkiin liitettiin toisistaan varsin hajallaan olevia keskuksia.

Salossa on viime vuosien aikana tehty mittavia muutoksia paikallisliikenteen järjestelyihin, sillä alueen paikallisliikenteen järjestämisvastuu siirtyi kokonaan Salon kaupungille 1.6.2019 alkaen. Samalla paikallisliikenne brändättiin uudelleen ja tämän nimeksi valittiin Paikku. Aikaisemmin kaupungin paikallisliikenteen oli hoitanut pääosin Vainion liikenne Oy (Koskinen 2017). Uudistuksen myötä reittejä ja liikennöintiä kehitettiin, ja nykyisellä mallilla yhtenäisen Paikku-brändin alla vuoroja liikennöivät Vainion Liikenne Oy, Turun linja-autoilijan Osakeyhtiö TLO sekä Tilausliikenne Raasepori Oy (Salo 2019a).

Salon kaupungin internet-sivuilta löytyi laajasti informaatiota uudistetun paikallisliikenteen toteuttamisesta ja asukkaiden osallistamisesta. Tätä sivustoa ja sen informaatiota käytettiin lähteenä tutkimuksessa laajasti, sillä kaupungin sivuille oli koottu erilaisia tiedotteita sekä virallista informaatiota liittyen uudistettuun paikallisliikenteeseen. (esim. Salo 2019b, 2019c, 2019d.)

Tutkimuksessa hyödynnettiin myös Varsinais-Suomen liiton (2014) laatimaa Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+ asiakirjaa, johon on koottu kyseisen maakunnan liikenteen toteuttamiseen käytetyt keinot. Tämä dokumentti sisältää myös kehitysehdotuksia sekä suosituksia tulevaisuudelle. Tämä asiakirja oli luotu näyttämään suuntaa sille, mihin kaupungin joukkoliikenteen tulisi suunnata tulevina vuosikymmeninä. Tämän lisäksi liikenneviraston (Kiiskilä, Frösen 2016) tekemä tutkimus, jossa tutkimuksen aineistona käytettiin joukkoliikenteen asiakastyytyväisyyskyselyistä saatuja vastauksia, antoi lisää näkökulmaa osallistamisen keinoista kaupungissa.

Näiden aineistojen lisäksi tutkimuksessa käytettiin hyväksi myös kaupungin omia virallisia dokumentteja, kuten joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita (Salon kaupungin liikennepalveluyksikkö 2016), kaupungin strategian toteutumisen raporttia (Salon kaupunki 2019), sekä kaupungin vuoden 2019 talousarviota (Salon kaupunki 2018). Salo kaupungin

liikennepalveluille lähetettiin myös sähköpostikysely (Liite 1), jossa oli tarkentavia kysymyksiä asioihin, jotka vaativat lisäselvitystä kerätystä aineistosta nousseisiin kysymyksiin. Osa aineistosta oli ajallisesti vanhentunutta kaupungissa edellisvuotena tapahtuneeseen suuren liikennepalvelun uudistukseen nähden. Käytetyistä aineistosta löytyi kuitenkin hyödyllisiä tietoja, sillä esimerkiksi kaikki tavoitteet joukkoliikenteen suhteen eivät olleet sidonnaisia siihen, kuka palveluita järjestää kaupungissa.

3.2 Rauma

Toisena tutkittavana kaupunkina on Rauma, joka sijaitsee Satakunnan maakunnassa, noin 140 kilometriä Salosta luoteeseen. Rauman paikallisliikenne oli nähty jo vuosien ajan kannattamattomaksi tai vähintäänkin hyvin haasteelliseksi matkustajien vähäisyyden vuoksi. Toisin kuin Salossa, jossa palveluiden kehittämiseen investoidaan, Rauman kaupungin suunnitelmissa oli lakkauttaa perinteinen paikallisliikenne kokonaan ja siirtyä kohti huomattavasti erilaisia ratkaisuja (Suominen 2018; Laakso 2019). Rauman kaupungissa asukkaita oli vuonna 2018 39 360, mutta kaupungin väkiluku on ollut tasaisessa laskussa jo 1980-luvulta lähtien (Tilastokeskus 2019a; Tilastokeskus 2019b).

Rauman paikallisliikenne on toteutettu markkinaehtoisesti. Tämä tarkoittaa sitä, että kaupunki on kilpailuttanut paikallisliikenteen yksityisten liikennepalveluiden tarjoajien kanssa. Kyseistä toimea on vuodesta 2009 lähtien hoitanut Koiviston auto -konserniin kuuluva Satakunnan liikenne. (Yle uutiset 2009.) Yhtiö on nimensä mukaisesti lähtöisin Satakunnasta, ja yhtiö on hoitanut joukkoliikennettä laajasti maakuntansa alueella. Kyseinen palvelu eroaa huomattavasti toisesta tutkittavasta kohteesta Salosta, jossa vastaavan palvelun järjestää kokonaan itse kaupunki. Raumalla haasteita joukkoliikenteen kannalta tuottaa se, ettei kaupunkiin kulje henkilöjunaliikennettä. Lähimmät suuret juna-asemat sijaitsevat Porissa ja Turussa. Kaupungin keskusta on lisäksi suurien muutoksien kohteena, ja esimerkiksi kaupungin vanha linja-autoasema on purettu ja linja-autoliikenne on tilapäisesti ohjattu keskustassa toisaalle.

Kuten toisen tutkimuskohteen verkkosivut, myös Rauman kaupungin omat internet-sivut tarjosivat paljon käyttökelpoista informaatiota tutkimusaiheesta. Tästä palvelusta on otettu tutkimukseen runsaasti dataa ja informaatiota. (Rauma 2019a, 2019b, 2019c, 2019d.) Näiden lisäksi Koiviston auton (2019) aikatauluista sai hyödyllistä informaatiota paikallisliikenteen käytännön toteutuksesta.

Rauman kaupungin liikennepäällikkö Risto Peltonen oli kirjoittanut kuntaliiton sivuille blogikirjoituksen (2019) Rauman kaupungin paikallisliikenteen tulevaisuudesta ja kehityssuunnasta. Kirjoitus sisältää runsaasti tietoa siitä, mihin suuntaan kaupunki haluaisi mahdollisesti lähteä kehittämään palveluitaan. Lisäksi Rauman kaupungin edustajalle lähetettiin sähköpostitse (Liite 2) kysymyksiä, jotka käsittelivät kaupungin keinoja osallistaa asukkaitaan joukkoliikenteen kehittämisessä. Rauman tapauksessa Liikenneviraston tutkimus (Kiiskilä, Frösen 2016) laajensi ymmärrystä siitä, millä tavoin asiakkaiden kokemukset on otettu huomioon kaupungin joukkoliikenteessä. Meri Suomisen (2018) pääkirjoitus Satakunnan kansa -lehdessä taas toi paikallisten asukkaiden näkemykset esiin aiheesta.

Tämän dokumenttiaineiston lisäksi Raumalla ja Satakunnan maakunnalla on virallisia dokumentteja, joita käytettiin tutkimuksessa aineistona. Tutkimuksen kannalta hyödyllisiksi osoittautuivat erityisesti Satakuntaliiton maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2015), sekä Rauman joukkoliikenteen palvelutasomääritys (2011).

4. AINEISTOLÄHTÖINEN SISÄLLÖNANALYYSI

Tutkimus suoritettiin kvalitatiivisena tutkimuksena, dokumenttianalyysin keinoin. Tällä tarkoitetaan sitä, ettei tutkimus tukeutunut tehtäviin haastatteluihin, vaan jo olemassa olevan dokumenttiaineiston hyödyntämiseen ja aineiston sellaiseen käyttöön, johon sitä ei alun perin välttämättä ole tarkoitettu. Näitä dokumentteja täytyi käsitellä runsaasti tutkimuksen aikana, jotta ne saatiin siihen muotoon, että käytettävissä olevista elementeistä pystyi muodostamaan eheän ja helposti ymmärrettävän kokonaisuuden.

Kerättyjä dokumentteja oli niiden suuren määrän sekä laaja-alaisen informaation takia syytä tutkia aineistolähtöisen sisällönanalyysin keinoin, mikä mahdollisti aineiston systemaattisen käsittelyn ja tiivistetyn lopputuloksen saamisen. Tutkimuksen aikana kerätty aineisto oli hyvin laajaa ja hajanaista, minkä vuoksi lähteitä oli syytä yhdistellä. Tämä mahdollisti aineiston tulkitsemisen tutkimuksen vaatimalla tasolla. Tutkimusprosessin aikana aineistoa redusoitiin eli pelkistettiin sekä klusteroitiin eli ryhmiteltiin. Näiden toimien avulla aineisto oli mahdollista saada muotoon, jossa sitä voitiin tarkastella jo olemassa olevaa teoriaa vasten sekä abstrahoida, eli luoda sen pohjalta teoreettisia käsitteitä aineistosta esiin nousevista aiheista. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 87-91.) Aineistosta nousi

esiin hyvin samankaltaisia teemoja molemmista kaupungeista, mikä helpotti huomattavasti informaation käsittelemistä. Valitettavasti kerätystä aineistosta ilmeni myös muutama tapaus, jossa informaatiota ei ollut tarjolla toivotussa määrin. Esimerkiksi tarkkaa dataa kaupunkien osallistamiskeinoista tai asukkaiden palveluiden käyttämisestä ei ollut erityisen paljon saatavilla tutkimusentekohetkellä. Aineistosta saatu informaatio oli kuitenkin riittävää tutkimuksen suorittamiseksi.

On myös huomattava, ettei sisällönanalyysistä tulevaa tiivistä tuotosta tule esittää suoraan tutkimuksen johtopäätöksenä. Sisällönanalyysillä aineisto vain jäsenellään helpommin käsiteltäväksi kokonaisuudeksi, jonka perusteella olisi mahdollista tehdä johtopäätöksiä ja tulkintoja varsinaisia tutkimustuloksia varten. Menetelmässä tulkinta ja päättely ovat suuressa roolissa, ja tässä työvaiheessa empiirisestä aineistosta muotoutuu prosessin edetessä käsitteellisempi kokonaiskuva tutkimusaiheesta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 87-91.)

5. ASUKKAIDEN HUOMIOIMINEN PAIKALLISLIIKENTEESSÄ

Aineistoa joukkoliikenteen eri osa-alueista kerääntyi lopulta suhteellisen runsaasti. Kerätystä aineistosta sai varsin kattavan kuvan siitä, miten paikallisliikenne oli toteutettu valituissa kaupungeissa ja kuinka näissä oli lähdetty kehittämään liikennepalveluiden tulevaisuutta. Tämän lisäksi aineistosta sai kuvan, miten itse asukkaat ovat tai eivät ole päässeet mukaan palveluiden päätöksentekoprosesseihin. Kaupunkien sekä maakuntien luoma ja jakama aineisto antoi kattavan kuvan alueiden paikallisliikenteen toiminnasta. Lähetetyt sähköpostikyselyt (Liite 1; Liite 2) taas tukivat ja varmistivat jo muusta aineistosta tehtyjä havaintoja sekä laajensivat tietyissä teemoissa ymmärrystä aiheesta.

5.1 Paikallisliikenteen toteuttaminen

Salon kaupunki otti paikallisliikenteen toteutuksen omaksi tehtäväkseen kesäkuussa 2019 (Salo 2019b). Samalla koko paikallisliikenne brändättiin uudelleen Paikuksi ja myös palvelun ulkoasu uudistettiin. Salon paikallisliikenne haluttiin tuoda brändäämisen avulla mahdollisimman lähelle

kaupungin asukkaita luomalla joukkoliikennepalvelusta oman kaupungin näköinen. Houkuttelevan brändin luominen palvelulle on yksi mahdollinen valintakriteeri kuluttajalle, kun tämä valitsee liikennevälineen tarjolla olevista vaihtoehdoista (Ben-Akiva & Lerman 1985, 1-4). Lisäksi Salon kaupunki ilmaisi halunsa tuoda linja-autoliikenne todella lähelle jokaista asukasta iästä huolimatta.

Rauman paikallisliikenteen on hoitanut vuodesta 2009 lähtien kaupungin kilpailutuksen voittanut Satakunnan liikenne. Yhtiön suurin osa liikennöinnistä on kaupunkien välistä liikennettä, ja Rauma on yksi harvoista kaupungeista, joissa Satakunnan liikenne hoitaa myös paikallisliikenteen. Vaikka yhtiöllä on matalalattiaisia busseja, eli paikallisliikenteeseen suunniteltua kalustoa käytössä kaupunkiliikenteen hoitamiseen, toimii yhtiö silti oman brändinsä alaisena. Lähestymistapa on hyvin erilainen Saloon verrattuna, jossa palvelusta halutaan tehdä mielikuvien kautta yhtenäinen ja kaupunkilaisten oma.

Yhdet tärkeimmistä kriteereistä matkustustavan valinnassa ovat matkan vaivattomuus sekä matkustamiseen liittyvät kustannukset (Ben-Akiva & Lerman 1985, 1-4). Näiden kriteerien toteutumista valituissa kaupungeissa oli mahdollista selvittää tutkimalla matkan eri askeleita, joita asukkaat kulkivat matkallaan paikasta toiseen. Salon liikenneuudistuksen jälkeen 80 prosenttia kaupungin asukkaista asui enintään 500 metrin etäisyydellä linja-autoreitiltä (Salo 2019b). Kyseinen luku ei kuitenkaan paljastanut, kuinka pitkä matka asukkailla oli lähimmälle bussipysäkille. Etäisyys lähimmälle pysäkille olisi paljon tärkeämpi mittari tutkittaessa linja-autoyhteyden saavutettavuutta käyttäjän näkökulmasta. Tämä kuitenkin näytti, kuinka linja-autoreitistöä oli laajennettu aiemmasta palvelutarjonnasta kattamaan suuremman osan kaupungin pinta-alasta, mikä tekee palvelusta helpommin saavutettavan sen käyttäjille.

Paikussa lipputuotteet on uudistuksen yhteydessä yksinkertaistettu, jotta paikallisliikenteellä matkustamisesta saatiin selvempää ja helpompaa kuluttajalle. Tämä tarkoittaa kaikkien lipputuotteiden tasahinnoittelua matkan pituudesta riippumatta. Esimerkiksi kertalipun hinta on yli 17 vuotta täyttäneelle 3,30 € linja-autosta ostettuna ja matkakortilla ostettuna 3,00 €. 7-16 vuotiaille samat hinnat ovat 1,70 € ja 1,55 €. Lisäksi kaikkiin lipputuotteisiin on lisätty kahden tunnin vaihtoaika, joka mahdollistaa vaihtamisen bussilinjasta toiseen vaivattomasti. Eri lippuvaihtoehtoja ovat kertalippu, mobiililippu sekä matkakortti. (Salo 2019d, 2019e.) Matkustamisen selkiyttäminen on nähty alentavan kynnystä käyttää joukkoliikennettä, kun palvelut on selkeästi rakennettu ja kun tieto on helposti saatavissa ja sisäistettävissä (Muro-Rodríguez, Perez-Jiménez, Gutierrez-Broncano 2017; Traficom 2019, 21-22). Salon kaupunki on siis kehittänyt aktiivisesti alemman kynnyksen ja vaativuuden palveluita, jotta nykyiset ja potentiaaliset asiakkaat pystyisivät kuluttamaan näitä

vaivattomammin. Lisäksi asukkaille on annettu erilaisia vaihtoehtoja, joista asiakas voi valita itselleen toimivimman.

Salon kaupungin liikennepalveluyksikkö on luonut palvelutasotavoitteet kaupungin liikennepalveluille (2016). Nämä antavat osviittaa siitä, minkä tasoisena kaupungin liikennepalvelut toimivat. Tämä määrittely auttaa kaupunkia ymmärtämään palvelutarpeet ja kehityskohdat omien palveluiden sisällä. Palvelutasojen määrittely sisältää linjaukset siitä, minä vuorokauden aikoina vuoroja liikennöidään kaupungissa. Määrittelyssä on lisäksi mukana asukkaiden kävelymatka pysäkillä, sekä vuoroväli, jonka välein tiettyjä vuoroja ajetaan päivän eri aikoina sekä eri viikonpäivinä.

Taulukko 1. Salon kaupungin palvelutasot, johdettu Salon kaupungin palvelutasojen määrittelystä (Salon kaupungin liikennepalveluyksikkö 2016, s.2)

SALON KAUPUNGIN PALVELUTASOJEN MÄÄRITTELY									
	Liikennöinti-aika				Kävelymatka pysäkillä (metriä)	Vuoroväli (minuuttia)			
	Talvi (arkkipäivä)	Kesä (arkkipäivä)	Lauantai	Sunnuntai		Ruuhka- aika (7-9 & 16-18)	Aamu- ja iltapäivä (10-15:30)	Lauantai	Sunnuntai
IV – Houkutteleva taso	6-20	7-17	8-17	-	alle 500	30	30	60	-
III – Peruspalvelu- taso	7-18	7-17	10-15	-	alle 1000	30	60	-	-
II – Paranneltu minimitaso	7-16	10-15	-	-	-	60	60	-	-
I – minimitaso	7-15	-	-	-	-	60	60	-	-

Salon kaupunki määrittelee minimitason sellaiseksi tasoksi, jossa on mahdollista tehdä vain koulumatkoja paikallisliikenteessä. Parannettu minimitaso on määritelty nostavan palvelun tarjonnan tasolle, jossa on mahdollista tehdä myös asiointimatkoja, kun vuoroja on lisätty sekä aamuille että iltapäiville. Kolmannella peruspalvelutasolla on mahdollista tehdä myös työmatkoja jopa koulujen loma-aikojen aikana. Korkeimmalla tasolla Salon oman määritelmän mukaan paikallisliikennettä on

mahdollista käyttää kaiken edellä mainitun lisäksi myös muunlaiseen vapaa-ajan matkustukseen. Vuorotarjontaa on tällä tasolla kasvatettu myös ilta-aikoina sekä viikonloppuisin. (Salon kaupungin liikennepalveluyksikkö 2016, 2.)

Salon paikallisliikenteen kaikkien linjojen palvelutasoksi oli määritelty vuonna 2016 joko minimitaso tai parannettu minimitaso. Tämä näkyy selvästi myös kaupungin vuorotarjonnassa. Paikallisliikenne toimii vain maanantaista perjantaihin lukuvuoden aikana, ja loma-aikaan linja-autojen vuoroväliä on harvennettu. Tämä tarkoittaa siis sitä, ettei arkipyhinä tai viikonloppuina kaupungissa kulje paikallisliikennettä. Paikun vuorot kulkevat kyllä parhaimmillaan puolen tunnin välein, mutta suurin osa linjoista ja vuoroista ajetaan tunnin vuorovälillä tai tätä harvemmin. (Salon kaupungin liikennepalveluyksikkö 2016, 2; Salo 2019f.) Tämä liikennöintiväli ei useimmissakaan tapauksissa täytä niitä kriteereitä, joita asiakkaat toivovat valitessaan matkustustapansa. Vaikka vähävaraisilla asukkailla olisikin pienemmät kriteerit joukkoliikennettä kohtaan, ohjaa kaupungin voimassa oleva toteuttamistapa silti ihmisiä varallisuudesta riippumatta kohti yksityisautoilua (Bruun ym. 2018).

Varsinais-Suomen liitto huomautti liikennestrategiassaan (2014) valtion joukkoliikennerahoituksen olevan riittämätön ylläpitämään tarpeeksi korkeaa palvelutasoa monilla alueilla. Myös Salon kaupunki (2019) ilmaisi strategian toteutumisen arviossaan huoleksi sen, että paikallisliikenneuudistus oli iso rahallinen riski, joka saattaa vaatia tulevaisuudessa säästöjä palvelusta. Vahvistus tähän tuli myös sähköpostikyselyn (Liite 1) vastauksesta, jossa Salon kaupungin edustaja vahvisti, ettei kaupunki pystyisi lähitulevaisuudessa panostamaan kattavampaan liikennöintiin alueellaan.

Rauman paikallisliikenteen toteutus Satakunnan liikenteen toimesta oli hyvin erilaisessa tilanteessa Saloon nähden. Kaupungin joukkoliikenne ei ole kokenut suuria muutoksia viimeisimpinä vuosina. Palvelun matkustajamäärät ovat pysyneet jotakuinkin samana vuosien saatossa, paitsi viimeisimpinä vuosina, jolloin asiakasmäärän vähydestä on syntynyt ongelma kaupungille. Raumalla keskittyminen on selkeästi siirretty kohti seutuliikenteen kehittämistä, ja maakunnan työssäkäyntialueet on dokumenteissa nostettu tärkeiksi kehityskohteiksi. Tutkimuksissa oli myös käynyt ilmi liikennetottumuksien ja yksityisautoilun vahvan juurtumisen maakunnan alueella. Satakunnan asukkaiden liikkumista kilometreistä 84 prosenttia oli kuljettu yksityisautolla, kun vastaava luku muualla maassa oli keskimäärin 72 prosenttia. (Satakuntaliitto 2015, 12-16.) Ongelmaksi Rauman kaupungissa koettiin alueen yhdyskuntarakenne, sillä kaupungin etäisyydet keskustan lähistöllä koettiin liian lyhyiksi suhteessa palveluiden ja asutusalueiden sijaintiin (Rauma 2011, 10-11). Kun suurin osa kaupungin asukkaista asuu alle kilometrin päässä keskustasta, tuottaa tämä ongelmia paikallisliikenteen järjestämiselle ja kannattavuudelle.

Satakunnan liikenne on ollut vastuussa Rauman paikallisliikenteen lipputuotteista. Lippuvaihtoehdot matkustajille ovat kertalippu, matkakortti, työmatkakortti sekä sarjakortti. Yli 11-vuotiaiden kertalipun hinta oli 3,00 €. 4-11-vuotiailla lippu paikallisliikenteessä maksoi 1,50 €. Asiakkaan halutessa vaihtaa linjaa hänen on ilmoitettava tästä kuljettajalle ennen lipun maksamista, jotta tämä antaisi erillisen tunnin voimassa olevan siirtolipun matkustajalle. Tämän lisäksi Koiviston auto - konsernilla on käytössään Matkaan-mobiilisovellus, mutta tämä ei kuitenkaan ole käytössä alueen paikallisliikenteessä. Tämä rajoitti matkustajien vaihtoehtoja, minkä lisäksi arvon lataus matkakortteihin onnistui vain Matkahuollon toimipisteissä sekä linja-autoissa. Kun tätä verrataan esimerkiksi Salon tapaan tarjota eri vaihtoehtoja matkustajilleen, sekä Muro-Rodríguezin, Perez-Jiménezin ja Gutierrez-Broncanon (2017) tutkimukseen kuluttajien halusta matkustaa mahdollisimman vaivattomasti, oli Rauman palveluissa huomattavissa puutteita kuluttajan näkökulmasta. Matkustajat ovat tyytyväisimpiä, kun matkustus onnistuu omaehtoisesti niin, ettei heidän tarvitse huolehtia tai tehdä paljon asioita matkustamisensa eteen.

Taulukko 2. Rauman kaupungin käyttämä valtakunnallinen palvelutasomääritelmä, johdettu Rauman kaupungin palvelutasoluokituksesta (Rauma 2011, 16)

RAUMAN KAUPUNGIN PALVELUTASOJEN MÄÄRITTELY								
	Liikennöinti-aika			Kävely- matka pysäkille (metriä)	Vuoroväli (minuuttia)			
	Arkipäivä	Lauantai	Sunnuntai		Ruuhka- aika	Arkipäivä	Lauantai	Sunnuntai
Kilpailutaso	6-0	7-0	9-23	300-500	10-20	30	30	30
Houkutteleva taso	7-21	9-21	10-21	500-800	15-30	30-60	30-60	60
Autottomien arkitaso	7-20	9-17	12-17	-	30	60-120	60-120	120
Peruspalvelu- taso	7/8-17	asiointi yhteys	liityntä kauko- liiken- teeseen	-	-	3-5 vuoroa	tarpeen mukaan	tarpeen mukaan
Minimitaso	8-16	-	liityntä kauko- liiken- teeseen	-	-	1-2 vuoroa	-	-

Rauman määritelmä palvelutasostaan (2011) erosi Salon tavasta määritellä omansa. Rauman määritelmässä käytettiin valtakunnallista linjausta palvelutasoista, jotka oli kehitetty auttamaan paikallisia toimijoita luomaan paikallisesti sopivat ja toimivat tasot. Tätä palvelutasomääritelmää on käytetty suoraan tulkittaessa Rauman kaupungin paikallisliikenteen tasoa. Tälläkin tasomäärittelyllä siis on mahdollista saada käsitys kaupungin palvelutasoista ja niiden toteutumisesta. Kokonaistarjonnaltaan Rauman paikallisliikenne sijoittui tasolle autottoman arkitaso. Palvelun tarjonnassa oli myös havaittavissa ominaisuuksia, joilla palvelutaso olisi voitu määritellä houkuttelevalle tasolle tai joissain tapauksissa peruspalvelutasolle (Rauma 2011, 16).

Palvelutasojen määritelmiä ei pystynyt suoraan vertaamaan täydellisesti kaupunkien välillä tasojen määrittelyeroavaisuuksien takia. Tästä huolimatta oli havaittavissa Rauman peruspalvelutason vastaavan suurin piirtein Salon palveluluokkia minimitasoa ja paranneltua minimitasoa. Autottomien arkitaso Raumalla taas vertautui Salon peruspalvelutasoon ja kummankin kaupungin määritelmässä houkuttelevat tasot merkitsivät lähes samaa asiaa. Rauman paikallisliikenne oli siis määritelty Salon palvelutasoluokittelua käyttäen karkeasti tasolle kolme, joskin siinä oli myös piirteitä, jotka oikeuttaisivat tasolle neljä, sekä joissain tapauksissa tasolle kaksi. Yllä olevasta Rauman taulukosta on poistettu valtakunnallisessa määrittelyssä käytetty lakisääteinen taso. Tällä tasolla joukkoliikennepalveluita ei kaupungissa ole järjestetty. Lisäksi muut laadulliset tekijät ja kriteerit, joita ei mainittu Salon kaupungin vastaavassa virallisessa määrittelyssä, on jätetty pois myös Rauman taulukosta. Näin kaupunkien palvelutasomääritelmät olivat paremmin vertailtavissa keskenään. (Rauma 2011, 16; Salon kaupungin liikennepalveluyksikkö 2016, 2.)

Kuten peruspalvelutasosta kävi ilmi, Rauman paikallisliikenteen vuorotarjonta näyttöytyy laajempaan kuin Salon vastaavan palvelun Paikun vuorot. Suuri osa Rauman kaupungin linjoista ajetaan puolen tunnin välein päivittäin. Tämän lisäksi useita linjoja ajetaan myös lauantaisin useamman kerran päivässä, ja linjaa 1 ajettiin vielä sunnuntaisin useamman vuoron verran päivän aikana. Myös arkipyhinä on tarjolla eri linjoille vuoroja, joilla asukkaat pystyvät liikkumaan. Raumalla toteutettu linja-autoverkosto oli tältä osin huomattavasti lähempänä sitä kuluttajien toivomaa tasoa, jolla olisi mahdollista harkita yksityisautoilusta siirtymistä kohti kestäväää liikkumista (Ben-Akiva & Lerman 1985, 1-4).

Rauman tarjoamasta Saloa laajemmasta linja- ja vuorovalikoimasta huolimatta kaupungin asukkaat ovat kuitenkin osoittaneet tyytymättömyytensä kaupungin paikallisliikennettä kohtaan. Paikallislehden kyselyyn vastanneista kaupunkilaisista suurin osa ei ollut käyttänyt ollenkaan tai vain harvoin joukkoliikennettä kaupungissa siitäkkin huolimatta, että halua tähän olisi asukkailta löytynyt. Arvostelua herätti vuorotiheys, jota ei nähty riittäväksi korvaamaan yksityisautoilua. Vähävaraisten

kuvailtiin olevan heikosti toimivan paikallisliikenteen armoilla, ja tilanne nähtiin varsin negatiivisessa sävyssä. (Suominen 2018.) Kuten Ben-Akivan ja Lermanin (1985, 1-4) diskreetin valinnan mallissa todetaan, kuluttaja tekee itse lopullisen päätöksen liikkumisesta havaitsemiensa vaihtoehtojen väliltä. Siksi erilaisten mittarien, kuten peruspalvelutasojen luominen on tärkeätä, mutta on myös otettava huomioon inhimilliset tekijät, jotta palveluista olisi mahdollista saada toimivia ja kuluttajille houkuttelevia kokonaisuuksia.

5.2 Paikallisliikenteen kehittäminen

Tärkeä osa kilpailukykyisen palvelun tarjoamista on myös palvelun jatkuva kehittäminen sekä laadukkaammaksi, että kuluttajaystävällisemmäksi. Kuten Traficom (2019, 21-22) tutkimuksesta selviää, tulevaisuuden paikallisliikenne tarvitsee toimiakseen yhtenäisiä ja selkeitä lippu- ja informaatiojärjestelmiä, sekä laajalle levinnyttä ja tiheällä vuorovälillä toimivaa reittiverkostoa. Toimiva palvelu vaatii lisäksi rinnalleen hyvin suunnitellun ja rakennetun kaupungin, joka mahdollistaa ihmisten liikkumisen kustannustehokkaasti.

Kaupunkien julkaisemat tiedot tulevaisuuden suhteen ovat yllättäen jopa hieman ristiriidassa Traficom (2019) tutkimuksessaan julkaiseman tiedon sekä kuluttajakäyttäytymiseen liittyvien teorioiden kanssa liikennepalveluita kehitettäessä. Tutkittavien kaupunkien tiedoista ei löytynyt viitteitä siitä, että palveluita oltaisiin kehittämässä kattavammiksi kaupungeissa. Esimerkiksi Salon kaupungin talousarviosta (2018, 146) sekä strategian toteutumisen raportista (2019, 46) nousi esiin se, kuinka joukkoliikenteen uudistamishanke oli taloudellinen riski kaupungille. Asiakirjoista käy ilmi kaupungin mahdollinen tarve tehdä säästöjä liikennepalveluissa, jos budjetti joukkoliikenteen osalta ylittyy. Myöhemmin kaupungille oli myös selvinnyt, että budjettia oli leikattava juuri paikallisliikenteen osalta.

Salon kaupungin liikennepalveluyksikön (2016, 8) palvelutasotavoitteiden mukaan kaupungin suunnitelmana on ollut pitää kaupungin joukkoliikenteen linjatarjonta muuttumattomana. Linja-autolinjat ovat kaupungissa jo kattavat, kun suurin osa salolaisista asuu enintään 500 metrin etäisyydeltä linjalta (Salo 2019b). Kuitenkin palvelutasotavoitteissa oli maininta siitä, että vaikka palvelutason ehdotetaan nostettavan peruspalvelutasolle, jää silti osa kaupungin linjoista minimi – tai parannelulle minimitasolle vuorotarjonnan suhteen. Näihin ei myöskään ollut luvassa parannuksia ainakaan lähitulevaisuudessa. Rauman kaupungin asiakirjoissa oli nähtävissä samansuuntaiset tulevaisuuden näkymät kaupungin joukkoliikenteelle.

Kuten ylempänä on jo mainittu, viime vuosikymmenen alussa Satakunnan asukkaiden kilometreistä 84 prosenttia tuli yksityisautoilusta, kun vastaava luku joukkoliikenteelle oli vain noin kaksi prosenttia. Tuolloin vaihtoehtoisten liikkumismuotojen suosio oli laskussa, ja yksityisautoilun suosio taas kasvussa. Lisäksi hajautuvan yhdyskuntarakenteen nähtiin kiihdyttävän kehitystä, jossa henkilöautojen käyttö vain vahvistaa jalansijaansa asukkaiden arkielämässä. (Satakuntaliitto 2015, 12.)

Tämän kehityksen jatkumisen vielä vuosikymmenen lopullakin vahvisti Rauman kaupungin liikennepäällikön Risto Peltosen julkaisema blogikirjoitus (2019) kuntaliiton sivuilla. Tästä kirjoituksesta käy ilmi, ettei Rauman paikallisliikenne ole toiminut halutulla tasolla Satakunnan liikenteen alaisuudessa. Palveluja käyttäviä asukkaita löytyi ruuhka-aikoina, mutta muina ajankohtina linja-autot ajoivat kaupungissa lähes tyhjinä. Ratkaisuna tähän nostettiin mahdollisuus muuttaa paikallisliikenne esimerkiksi toimimaan enemmän kutsuliikenteenä. Tällöin kaupunki voisi luopua suurista kalustoista ja nykyisistä jäykiksi koetuista reittisuunnitelmista, ja siirtyä käyttämään pienempiä kuljetusyksiköitä siellä missä niille on suurempi tarve.

Salossa suoritettu vuoden 2019 paikallisliikenteen uudistus oli varsin suuri investointi kaupungilta. Kaupungin dokumenteista selviää, ettei liikennepalveluihin ollut enää luvassa laajennuksia. Päinvastoin taloussuunnitelmasta selvisi, ettei budjetti välttämättä riittäisi edes uudistuksen aikana ylläpidettyyn palvelutasoon. Kaupungin palvelutasojen suunniteltiin siis pysyvän samana tai niitä joissain tapauksissa hieman jopa laskettaisiin. (Salon kaupunki 2019, 46.) Vastaus (Liite 1) kaupungille lähetettyyn kyselyyn oli, ettei kaupungilla ollut talousarvion leikkausten takia mahdollista kehittää liikennöintiä alueellaan asukkaiden toiveista huolimatta. Paikku ei esimerkiksi liikennöinyt viikonloppuisin kaupungissa ja tästä oli tullut asukkailta melko säännöllisesti kehittämistoiveita kaupungille. Taloudellisista syistä palveluiden laajentaminen kattamaan tätä tarvetta ei kuitenkaan ollut kaupungin mukaan mahdollista ainakaan lähitulevaisuudessa.

Satakuntaliiton liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2015, 16, 55-57) mainittiin aluekehityksen kannalta tärkeäksi seutuliikenne Porin ja Rauman välillä. Myös kaukoliikenne Turkuun, Tampereelle ja Helsinkiin sekä sen kehittäminen entistä kilpailukykyisemmäksi lisäämällä liikenneyhteyksien määrää kyseisillä väleillä nähtiin tärkeäksi. Liikkumismahdollisuudet Rauman kaupungin sisällä on koettu jo hyvätasoiseksi, minkä vuoksi maakunnassa oli selkeästi haluttu keskittyä pidempien välimatkojen matkustamisen kehittämiseen. Vaikka kaupungin laatimassa dokumentissa nousee esiin myös kaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittämisen tarve, niin keskeisenä aineistosta oli huomattavissa, että joukkoliikenteen kehittämisen tarve kaupungin mukaan on juuri kaukoliikenteessä, ei niinkään paikallisliikenteessä.

5.3 Asukasosallistaminen

Salon kaupunki oli ottanut asukkaitaan laajasti mukaan uuden joukkoliikennepalvelun kehittämisprosessien eri vaiheisiin. Yksi käytetyistä keinoista oli käyttäjille suunnattu sähköinen kysely liittyen kaupungin paikallisliikenteestä. Mainostoimisto Kuke Oy:n avulla suoritettiin kysely, jossa kartoitettiin asukkaiden matkustustottumuksia. Tällä kyselyllä kartoitettiin kaupunkilaisten kokemuksia sekä kerättiin tietoa liittyen joukkoliikenteen uudistukseen. Kyselyssä oli kysymyksiä lipputuotteista, palveluiden käyttöasteesta, palveluiden laadusta sekä toimivuudesta ja Paikun imagosta. (Salo 2019g.)

Tämän lisäksi Salon kaupunki järjesti myös erilaisia tapahtumia ja projekteja, joihin asukkailla oli mahdollisuus osallistua. Kaupungissa järjestettiin Kesä Yhdessä – Salossa 2019 kiertue, jossa teemana olivat Salo 10 vuotta sekä Salon uusi joukkoliikenne (Salo 2019h). Kiertueella oli mukana kaupungin telttä, jossa asukkaille annettiin mahdollisuus tavata liikennepalveluiden asiantuntijoita. Nuorille kaupunkilaisille oli myös järjestetty oma kanava saada äänensä kuuluviin. Salon kaupunki järjesti Diili-kilpailun kaupungin toisen asteen opiskelijoille. Kilpailussa oli kolme eri ratkaistavaa haastetta, joista kaksi liittyi Paikun ja joukkoliikenteen kehittämiseen. Kilpailun päätavoitteena oli saada nuoret tekemään yhteistyötä keskenään, mutta samalla myös innovoimaan tärkeiden teemojen äärellä (Salo 2019f; Salo 2019c).

Kaupungissa käynnistyi myös Paikuttaja-kampanja. Kaupunkilaiset pystyivät internetissä hakemaan mukaan tähän kampanjaan. Tässä kampanjassa paikallisliikenteen käyttäjät jakoivat kokemuksiaan palvelusta eri sosiaalisen median kanaviin. Palkkioksi tästä mukaan valitut asukkaat saivat kuukauden ilmaisen kausilipun käyttöönsä sekä kutsun kaupungin paikallisliikenteen kehittämistyöpajaan, joka järjestettäisiin keväällä 2020. (Salo 2019g.) Tästä työpajasta ja sen toteuttamisesta ei vielä ollut tutkimuksenteon hetkellä tarkempia tietoja saatavilla.

Salon kaupungin edustaja ei pystynyt vielä tutkimuksentekohetkellä kommentoimaan asukkaiden osallistumismääristä näihin osallistamiskeinoihin tai antamaan muuta tarkentavaa tietoa näiden keinojen toimivuudesta. Kaupungin edustaja ilmoitti tarkempien tietojen saapuvan heille näistä keinoista ja kehittämistoimien sujuvuudesta vasta myöhempänä ajankohtana.

Rauman kaupungin edustajalle lähetetyn kyselyn (Liite 2) vastaukset vahvistivat sen, mihin muu aineisto oli myös tutkimuksen edetessä viitannut. Rauman kaupunki ei ollut käyttänyt asukasosallistamisen keinoja kaupungin joukkoliikenteen kehittämiseen. Kaupunki ei ollut järjestänyt yleisötilaisuutta paikallisliikenteen toteutuksesta, vaan ideat tulevaisuuden

joukkoliikenteen toteutuksesta olivat pohjautuneet pääosin itse liikennepalvelusta kerättyyn dataan. Kaupungin verkkopalvelusta kuitenkin löytyi järjestetty yleisötapahtuma, ”Rauman kestävä kaupunki 2030 -seminaari” (Rauma 2019d). Tämän seminaarin yhteydessä oli myös kysely, jossa asukkaat olivat laajasti nostaneet esiin joukkoliikenteen kehittämisen sekä sen merkittävyyden kestävä kehityksen tukemisessa. Tämä oli kuitenkin vain yksi kyselyssä esiin nousseista teemoista, eikä itse seminaarissa aiheelle ollut omaa esittelyä.

Tähän asukkaiden vaikutuskeinojen vähäisyyteen Raumalla on mahdollisesti vaikuttanut paikallisliikenteen järjestäminen markkinaehtoisesti. Joukkoliikenteen toteuttamisesta on vastuussa Satakunnan Liikenne, joka liikennöi kaupungin sisäisiä, sekä myös seutuliikenteen reittejä. Kuitenkaan minkään muunkaan tahon toimesta järjestettävistä tapahtumista aiheena Rauman paikallisliikenne ei löytynyt minkäänlaista tietoa. Tämä johti siihen oletukseen, ettei näitä tapahtumia myöskään ole alueella järjestetty lähiaikoina, tai näistä ei ole laajasti tiedotettu. Alueen asukkaat on siis jätetty paikallisliikenteen päätöksenteossa hyvin mittavasti pimentoon, ja tämä myös näkyi negatiivisesti käyttäjien tyytyväisyydessä joukkoliikennettä kohtaan ja palvelun käyttöasteessa.

6. PÄÄTELMÄT

Tutkimustuloksista selvisi, että tutkittavat kaupungit ovat lähestyneet paikallisliikennettä ja sen kehittämistä hyvin erilaisista näkökulmista ja ottaneet varsin erilaisia näkökulmia huomioon kehitystyössään. Rauman kaupungin markkinaehtoinen paikallisliikenteen toteuttaminen ei ole ollut toivottavalla tasolla vuosiin, mikä on myös näkynyt käyttäjämäärien laskussa. Tämän lisäksi paikallisliikennettä ei ole ainakaan julkisten tietojen mukaan kehitetty ottamalla asukkaita mukaan päätöksentekoon. Salon lähestyminen aiheeseen oli lähes päinvastainen. Kaupunki oli ottanut alueensa paikallisliikenteen toteutuksen omalle vastuulleen. Käynnistäessään liikennöintiä kaupunki oli useilla eri toimilla aktivoinut asukkaitaan ja kuunnellut näiden toiveita ja mielipiteitä kehittäessään palvelua. Tämä on mahdollistanut sen, että palvelusta on saatu kehitettyä enemmän käyttäjiensä näköinen ja näin vastaa paremmin myös heidän tarpeisiinsa.

On huomionarvoista, ettei Raumalla ole yritetty aktivoida asukkaita päätöksenteon yhteydessä. Kuten Hoyerin ym. (2010, 292) tutkimuksesta selvisi, käyttäjien mukaan ottaminen palvelun innovointiin lisää hyödykkeen lopullista arvoa huomattavasti. Lisäksi kuluttajien osallistaminen saattaa lisätä

näiden sitoutumista itse palveluun tai tuotteeseen. Rauman kaupunki ei kuitenkaan ole yrittänyt ottaa asukkaita mukaan palvelun kehittämiseen, vaikka palveluiden käyttäjämäärissä on syntynyt suuri kato ja kaupunki on tämän tilan myös tiedostanut. Lisäksi aiempi uutisointi kaupungin asukkaiden tyytymättömyydestä liikennepalveluiden toimintaan (Suominen 2018) korosti sitä, ettei Rauman kaupungin joukkoliikennettä ole toteutettu huomioimalla tarpeeksi kyseisen palvelun käyttäjiä.

Vaikka Salossa oli mahdollistettu asukkaiden osallistuminen palveluiden kehittämiseen, ei tämä kuitenkaan automaattisesti tarkoittanut sitä, että kaupungin paikallisliikenne olisi järjestetty käyttäjien kannalta optimaalisella tavalla. Itse palvelun käynnistäminen oli ollut suuri panostus kaupungilta, ja tämän seurauksena kaupungilla ei ole ollut mahdollisuutta ylläpitää tarvittavaa budjettia. Tästä syystä esimerkiksi viikonlopuille ei ollut mahdollista lisätä vuorojen liikennöintiä asukkaiden toiveista huolimatta. Resurssiniukkuuden vuoksi muu vuorotarjonta pysyi kaupungissa ennallaan. Kuten Ben-Akiva ja Lerman (1985) teoriassaan esittivät, ja esimerkiksi Bruun ym. (2018) omassa tutkimuksessaan osoittavat, julkisen liikenteen tarjonnan on oltava tarpeeksi hyvällä tasolla, jotta asiakkaat käyttäisivät sitä. Käyttäjien kannalta toimimaton reittitarjonta ohjaa heitä käyttämään muita liikennemuotoja, pääasiassa yksityisautoja. Tämä ilmiö oli huomattavissa myös Raumalla, jossa paikallisliikenteen bussit ajoivat lähes tyhjiillään, sillä vuorotarjonta ei ollut sopiva käyttäjille.

Tämän lisäksi esimerkiksi Rauman kaupunki huomautti omissa dokumenteissaan (Rauma 2011, 11), ettei kaupungin yhdyskuntarakenne ole edistänyt paikallisliikenteen toimivuutta. Rauman kaupungin keskusta oli koettu olevan rakenteeltaan niin tiivis ja tästä syystä ystävällinen kävelijälle, ettei perinteiselle paikallisliikennepalvelulle ole tarvetta. Tämä on kuitenkin ristiriidassa esimerkiksi joukkoliikennesuuntautuneen kaupunkikehityksen kanssa, jonka mukaan tiivis kaupunkirakenne luo optimaalisen toimintaympäristön tehokkaalle joukkoliikenteelle (Bertolini 2010, 823). Yhdistellen eri liikkumismuotoja, kuten kävelyä ja paikallisliikennettä, voidaan luoda vahva kilpailija yksityisautoilulle. Rauman tämänhetkinen tilanne, jossa kaupungissa ei ole selkeää joukkoliikennekeskusta, tuottaa kuitenkin suuren haasteen joukkoliikennesuuntautuneen kehityksen kannalta. Myös kaupungin koolla on merkitystä joukkoliikenteen kehittämisen kannalta. Esimerkiksi rajallinen asukasluku ja kaupunkirakenne asettavat omat haasteensa kustannustehokkaan joukkoliikennepalvelun luomiselle. Kaupungin uuden linja-autoaseman rakentuessa on kuitenkin mahdollista jatkaa kaupungin rakenteellista kehittämistä joukkoliikenneystävällisemmäksi.

Tuloksista nousi pohdittavaksi Salon uudistettu joukkoliikennepalvelu ja mitä siltä voidaan odottaa tulevaisuudessa. Vaihtoehtoisesti samalla heräsi kysymyksiä siitä, onko Rauman paikallisliikennettä ylipäättään mahdollista elvyttää ja millaisia toimenpiteitä tämä vaatisi. Tarkasteltaessa kaupunkien vuorotarjontaa sekä määriteltyjä palvelutasoja oli merkillepantavaa, miten Salon uudistettu

paikallisliikenne oli vuorotarjonnaltaan hyvin samalla tasolla tai jopa heikommassa tilassa kuin Raumalla. Salo on asukasluvultaan suurempi, mutta kuntaliitosten vuoksi myös hajanaisempi rakenteeltaan kuin Rauma, jota kuvailtiin aineistossa melko tiiviiksi. Rauman paikallisliikenne nähtiin näistä kaupungeista kuitenkin kuihtuvana. Se tarvitsee suuria muutoksia selvittääkseen nykypäivän vähäisestä joukkoliikennepalveluiden kysynnästä. Rauman taistellessa näiden kysymyksien kanssa, onkin siis oleellista myös pohtia, voiko Salolla mahdollisesti olla edessä sama kohtalo tulevaisuudessa. On tietysti myös mahdollista, että asiaan vaikuttivat erilaiset kulttuuriset tekijät eri alueilla. Satakunta on tutkimusten mukaan vahvaa yksityisautoilualuetta, johon joukkoliikenteellä on ollut vaikeuksia saada jalansijaa jo hyvin pitkän aikaa. On siis löydettävä erilaisia joukkoliikenteellä saavutettavissa olevia kilpailuetuja kyseisen kaltaisille alueille, joiden piirissä tietyntyyppiset liikkumistottumukset ovat juurtuneet hyvin vahvasti ihmisten toimintaan.

Kaupunkien tulisi ottaa paremmin huomioon kuluttajien, eli oman kaupungin asukkaiden ja muualta kaupunkiin matkustavien tarpeet suunnitellessa julkisen liikenteen toimintaa alueillaan. Maakuntatason peruspalvelutason määrittelyt ovat hyviä mittareita, joilla voidaan seurata alueiden erilaisia tarpeita sekä palveluiden toimivuutta. Tämä ei kuitenkaan ole yksin riittävä työkalu kattavan ja toimivan paikallisliikenteen rakentamiseen. Palvelutason määrittelyt eivät ota kunnolla huomioon esimerkiksi palvelun laatua, vaan ne mittaavat yksinomaan vuorotarjontaa ja tätä kautta palvelun teknistä toimintaa. Kaupunkien tulisi kuitenkin ottaa asukkaansa huomioon päätöksenteossa myös muissa suunnittelun ja päätöksenteon vaiheissa, sillä valintaprosessit ovat huomattavasti monimutkaisempia kuin vain palvelun teknistä toteutusta painottavia, ja kuluttajilla on paljon erilaisia vaatimuksia palveluiden suhteen.

Tulevaisuuden suuntauksia suomalaisten keskisuurten kaupunkien paikallisliikenteelle on haastavaa ennakoita. Teknologian nykykehitys on kuitenkin jo nyt mahdollistanut erilaiset innovaatiot myös liikenteessä ja henkilökuljetuksessa. Siksi on mahdollista pohtia, millaisia uusia joukkoliikennevaihtoehtoja kaupungeille on mahdollista kehittää esimerkiksi nykyteknologian avulla, käyttäen autonomista teknologiaa ja tekoälyä. Uusilla ratkaisuilla voitaisiin mahdollisesti säästää valtavasti resursseja esimerkiksi henkilöstökuluissa, jotka pystyttäisiin allokoimaan muihin resurssitarpeisiin. Vaikka esimerkiksi juuri autonomisia kuljetusyksiköitä on jo kehitetty Suomessakin, tämän uudistuksen varsinainen toteuttaminen on kuitenkin käytännössä valtava investointi miltä tahansa kaupungilta ja lisäksi täysin uuden teknologian käyttöönotto vie aina runsaasti aikaa. Kaupungit eivät yleensä itse pysty tai halua vastata teknologian kehitystyöstä, tätä työtä varten on yleensä täysin omat organisaatiot. Avoin suhtautuminen uusien innovaatioiden

omaksumiseen ja niiden kehittämisen mahdollistaminen kaupungin alueella voi kuitenkin olla hyödyllistä kaupungin itsensä kannalta.

Kuten myös Peltosen blogikirjoituksesta (2019) kävi ilmi, on yksi mahdollinen ratkaisukeino liian jäykälle joukkoliikennetoteutukselle pienentää kuljetusyksiköiden kokoa ja siirtyä kohti kutsuliikennettä. Tämä mahdollistaisi palvelukapasiteetin pienentämisen ajankohdista ja paikoista, joissa sille ei ole kysyntää, ja kohdentaa se niille ajankohdille ja alueille, joissa on todellinen tarve julkisille kuljetuspalveluille. Tämäkin lähestymistapa voi kuitenkin olla haasteellinen jo siitäkin näkökulmasta, jossa kuluttajat haluavat palveluiden olevan mahdollisimman nopeasti ja vaivattomasti saavutettavissa. Lisäksi Traficomien selvityksen (2019, 21-22) mukaan kutsuliikennemalli ei kokeiluissa ole osoittautunut perinteistä joukkoliikennetoteutusta toimivammaksi vaihtoehdoksi. Kuten yllä on mainittu, myös kutsuliikennemalli tarvitsisi mahdollisesti laajoja muutoksia toimiakseen sujuvasti kaupungeissa. On siis todennäköistä, että ratkaisuja paikallisliikenteen ongelmakohtiin on etsittävä toisaalta.

Tutkimuksen yksi tärkeä löydös oli kaupunkien huomattavan vajaan budjetit ja palveluiden kehittäminen tämän rajoituksen ollessa voimassa, joka tarkoittaa kehityskohteiden priorisoinnin tarvetta. Resurssiniukkuudesta huolimatta asukkaiden tarpeisiin tulisi pystyä vastaamaan mahdollisimman tehokkaasti. Todellisuus kuitenkin oli se, että tarkasteltujen kaupunkien resurssit eivät yksinkertaisesti riittäneet edes nykyisen tason ylläpitämiseen, saati toiminnan laajentamiseen. Tämä ei kuitenkaan poistanut asukkaiden tarpeita tai niitä velvollisuuksia, jotka kuntien tulee täyttää. Tästä syystä keskisuuret kaupungit ovat tulevaisuudessa vaikean paikan edessä riippumatta siitä, miten ne ovat palvelunsa järjestäneet. Siksi olisi tärkeää yrittää luoda asukkaille merkityksiä palvelusta jollain toisella tavalla. Tässä nousi esiin asukastoiminnan mahdollistaminen. Asukkaiden osallistaminen ja yleensäkin huomioiminen on avainasemassa monestakin näkökulmasta. Asukkaita kuuntelemalla on mahdollista säästää resursseja saamalla tietoon ajoissa heikkoudet voimassa olevista suunnitelmista. Heiltä on myös mahdollista saada uusia näkökulmia sekä sovellettavia ideoita palvelun toteutusta varten.

On siis tärkeää muistaa asukkaiden rooli palveluiden kehittämisessä. Vaikka Salon kaupungin osallistamistoimista ei vielä ollut dataa tarjolla, on silti aiempien tutkimuksien ja teorioiden pohjalta mahdollista todeta, että palvelut ovat käyttäjille houkuttelevampia silloin, kun he itse ovat päässeet vaikuttamaan niiden toteuttamiseen liittyviin asioihin. On siksi mielenkiintoista tarkastella, miksei Raumalla tätä ole tehty, vaikka kyseisessä kaupungissa oli tiedostettu palvelun kuihtuva nykytila. Olisi hyvin suotavaa, varsinkin jos Rauman kaupungin suunnitelmat järjestää oma paikallisliikenteensä innovatiivisella tavalla pysyvät voimassa, että asukkaat otettaisiin laajasti

mukaan sen kehittämiseen ja sitä koskevaan päätöksentekoon. Esimerkiksi Bogersin, Afuahin ja Bastianin (2010, 858-859) tutkimus osallistamisesta osoitti palveluiden varsinaisten käyttäjien havaitsevan yleensä tehokkaammin eri kehitystarpeet palveluissa ja heillä on myös usein sovellettavia kehitysehdotuksia ja ideoita. Salon kaupunki olikin halunnut valjastaa asukkaidensa luovuuden ja mielipiteet joukkoliikennepalvelunsa kehittämiseen, sillä kaupungissa on ymmärretty näiden tärkeyden ajatellen palvelun lopputuotteen toimivuutta. Raumalla asukkaat olivat taas nostaneet useampaan otteeseen esiin tyytymättömyytensä kaupungin paikallisliikennettä kohtaan ja tarpeen kehittää siitä toimivampi (Suominen 2018; Rauma 2019d). Tässä oli huomattavissa vahvaa ristiriitaa Satakuntaliiton (2015, 55-57) näkemyksen kanssa, jonka mukaan kaupunkiliikenteeseen ei kohdistuisi erityisen suurta kehittämistarvetta. Tästä syystä kaupungin olisi erittäin tärkeää selvittää asukkaidensa kanssa, mistä näin vahvat näkemyserot palvelun toteuttamisen ja toiminnan suhteen tulevat osapuolten välillä.

Tämän tutkimuksen havaintojen pohjalta suurimmat kehitysehdotukset kohdistuvatkin lopulta kuntatalouteen ja kaupunkien omaan toimintaan. Joukkoliikennepalvelut tarvitsevat lisää rahoitusta budjettiin, jotta palveluista pystytään tekemään kilpailukykyisiä. Kun palvelut on kehitetty toimimaan minimitasolla, ne eivät myöskään houkuttele asiakkaita. Tämä johtaa nopeasti tilanteeseen, jossa palvelun ei ole mahdollista menestyä vallitsevissa olosuhteissa. Tästä syystä tulisi huolehtia siitä, että palveluilla on käytössään riittävästi resursseja. Todellisuus on kuitenkin usein se, ettei julkisella hallinnolla ole nykyisessä taloustilanteessa mahdollisuutta kasvattaa budjettia millään sektorilla samalla leikkaamalla joltain toiselta. Lisäksi alueelliset erot aiheuttavat sen, ettei kaikkialle ole mahdollista tarjota tarpeeksi kattavaa palvelua. Harvaan asutuilla alueilla tämä vaatisi niin laajoja investointeja, ettei ole realistista olettaa tämän olevan mahdollista.

Osallistaminen on myös yksi erittäin tärkeistä keinoista kehittää ja parantaa liikennepalveluiden toimintaa kustannustehokkaasti. Valitettavasti tutkimuksen yhteydessä ei ollut mahdollista saada tarkempaa informaatiota asukasantuimisen toimimisesta tutkituissa kaupungeissa. Teoriapohjana käytetyt tutkimustulokset kuitenkin osoittivat osallistamisen merkityksen palveluiden kannalta. Asukkaiden haastattelu ja kutsuminen erilaisiin päätöksentekotilaisuuksiin on hyvä keino aktivoida heidät kaupungin toimintaan. Kaupunkien tulisi valjastaa tämä erittäin hyödyllinen voimavara hyötykäyttöön omiin prosesseihinsa. Tämä liittyy myös viimeiseen tärkeään tässä tutkimuksessa tunnistettuun kehityskohteeseen. Kaupunkien täytyy löytää täysin uusia ratkaisuja omien paikallisliikennejärjestelmiensä ongelmakohtiin. Nykyiset liikennöintimallit nykyisessä muodossaan näyttävät toimimattomina hieman pienemmällä paikkakunnilla. Julkinen talous ei pysty ylläpitämään kalliita liikennepalveluita, jos näillä ei ole tarpeeksi käyttäjiä. Yksi keino

innovaatioiden puutteen ja resurssipulan ratkaisemiseksi voi olla tiiviimpi yhteistyö esimerkiksi korkeakoulujen kanssa. Näihin organisaatioihin on kerääntynyt huomattava määrä luovia ihmisiä, joilla on kiinnostusta kehittää ympäröivästä yhteiskunnasta toimivampi. Tämän voimavaran hyödyntäminen olisi myös resurssien käytön kannalta järkevämpää, kuin erilaisten yksityisten yritysten tarjoamat kehittämisspalvelut, jotka ovat usein varsin kalliita.

Tutkimus antoi hyvän alkuymmärryksen keinoille, joilla suomalaiset keskisuuret kaupungit saattavat toteuttaa paikallisliikennettä ja kehittää sitä. On kuitenkin ymmärrettävä, että tämän tutkimus oli vain hyvin suppea pintaraapaisu siihen kokonaisuuteen, mitä kaikkea julkisten palveluiden toteuttaminen ja kehittäminen pitää sisällään. Lisäksi tutkimuksessa ei ollut saatavilla kaikkea informaatiota tutkittavien kaupunkien prosesseista ja palveluiden käytöstä. Päätöksentekoprosessit julkisissa organisaatioissa ovat hyvin monimutkaisia ja aikaa vieviä. Kaikkien ääntä ei ole aina mahdollista saada kuuluville lopputuotteessa, vaikka tämä olisikin tarkoitus. Tutkimus auttoi silti ymmärtämään, minkälainen päätöksentekokenttä on kyseessä paikallisliikenteen kannalta keskisuurissa kaupungeissa. Lisäksi palveluiden heikkouksien tiedostaminen mahdollistaa korjausprosessien aloittamisen ja ratkaisukeinojen löytämisen.

Tutkimuksessa tuotettua tietoa on mahdollista käyttää myös jatkossa. Tuotetun tutkimustiedon avulla on mahdollista ymmärtää paremmin, mitkä tekijät vaikuttavat keskisuurten kaupunkien asukkaiden liikkumistottumuksiin ja siihen, minkälaisia keinoja kaupungit ovat käyttäneet, ja mitä keinoja niiden tulisi harkita ottavansa käyttöön tulevaisuudessa. Tämän avulla mahdollistetaan kestävien liikkumismuotojen kehittyminen käyttäjäystävällisemmiksi, mikä saattaa osaltaan johtaa palveluiden parempaan kannattavuuteen. Tutkimusta on mahdollista jatkaa myöhemmin eteenpäin nyt tehtyjen avausten pohjalta, sillä tässä työssä on tunnistettu eri alueiden ominaisuuksia, heikkouksia sekä se monimutkainen toimintakenttä, jossa paikallisliikenteen on toimittava. Aiheen perustiedot on jäsennelty ja koottu yhteen, jolloin tutkimusta voi lähteä syventämään tarpeelliseksi nähtävään suuntaan tulevaisuudessa. Tämä suunta voi olla esimerkiksi erilaisten vaihtoehtoisten joukkoliikenteen toteuttamistapojen kartoitus sekä innovointi.

7. LÄHTEET

- Aro, T., Haanpää, S. (2018). *T55 Seutukaupunkianalyysi*. Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI. Haettu osoitteesta <https://www.mdi.fi/seutukaupunkianalyysi-paljastaa-menestyjat/>
- Ben-Akiva, M. & Lerman, S. R. (1985). *Discrete choice analysis: Theory and application to travel demand*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Bertolini, L. (2010). Transit-oriented development. Teoksessa *Encyclopedia of urban studies* (toim. R. Hutchison, M. B. Aalbers, R. A. Beauregard, & M. Crang), s. 822-824. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Bogers, M., Afuah, A. & Bastian, B. (2010). Users as Innovators: A Review, Critique, and Future Research Directions. *Journal of Management*, 36(4), 857–875. <https://doi.org/10.1177/0149206309353944>
- Bruun, E., Allen, D. & Givoni, M. (2018). Choosing the right public transport solution based on performance of components. *Transport*, Vol. 33, Iss. 4. DOI: 10.3846/transport.2018.6157
- Bäcklund, P., Häkli, J. & Schulman, H. (2017). *Kansalaiset kaupunkia kehittämässä*. Tampere: Tampere University Press.
- dell’Olio, L., Ibeas, A. & Cecin, P. (2011). The quality of service desired by public transport users. *Transport Policy*, Vol. 18, Iss. 1, s. 217-227. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.08.005>
- ELY-keskus (2.8.2019). Joukkoliikenne. Haettu 11.11. osoitteesta <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/joukkoliikenne>
- Euroopan yhteisöt (1993). *The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility - White Paper*. Euroopan yhteisöt, 3/93. Haettu osoitteesta <http://aei.pitt.edu/1116/>
- Hoyer, W. D., Chandy, R., Dorotic, M., Krafft, M. & Singh, S. S. (2010). Consumer Cocreation in New Product Development. *Journal of Service Research*, 13(3), 283–296. <https://doi.org/10.1177/1094670510375604>

- Hujanen, E. (2018). Puheenaihe: *Pitääkö yksityisautoilua vähentää Suomessa?* Kaleva, 17.6.2018. Haettu 16.10.2019 osoitteesta kaleva.fi/uutiset/oulu/puheenaihe-pitaako-yksityisautoilua-vahentaa-suomessa/796699/
- Hyvärinen, S. (2009). *Palvelut monipalvelupisteisiin - palveluiden järjestäminen kuntaliitoksessa. Salon alueellisten monipalvelupisteiden tukihanke.* Suomen kuntaliitto, verkkojulkaisu. https://shop.kuntaliitto.fi/product_details.php?p=321
- Kiiskilä, K., Frösen, N. (2016). Linja-autoliikenteen toistuvat asiakastyytyväisyyskyselyt - Malli kyselyn toteuttamiseen. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä*, 54/2016, s.25-35. Haettu osoitteesta https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2016-54_linja-autoliikenteen_toistuvat_web.pdf
- Koiviston auto (2019). *Koiviston auto aikataulut 12.8.-31.12.2019, Rauman paikallisliikenne, Rauman seutuliikenne, Huittisten seutuliikenne.* Haettu osoitteesta <https://www.koivistonauto.fi/wp-content/uploads/2019/08/Raumanseutusyksy19.pdf>
- Koskinen, P. (24.10.2017). *Salo aikoo järjestää kaupungin joukkoliikenteen itse.* Yle: Uutiset. Haettu 21.1.2020 osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-9896940>
- Kuntaliitto (2019a). *Seutukaupungit ja seutukaupunkiverkosto.* Haettu 15.10.2019 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/yhdyskunnat-ja-ymparisto/kaupunkipolitiikka/kaupunkipolitiikka/seutukaupungit-ja-seutukaupunkiverkosto>
- Kuntaliitto (2019b). *Kaupunkien ja kuntien lukumäärät ja väestötiedot.* Haettu 27.1.2020 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/tilastot-ja-julkaisut/kaupunkien-ja-kuntien-lukumaarat-ja-vaestotiedot>
- Laakso, A. (23.10.2019). *Rauma luopumassa perinteisestä joukkoliikenteestä.* Yle Uutiset. Haettu 9.11.2019 osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-11033032>
- Muro-Rodríguez, A., Perez-Jiménez, I., Gutierrez-Broncano, S. (2017). *Consumer Behavior in the Choice of Mode of Transport: A Case Study in the Toledo-Madrid Corridor.* *Frontiers in Psychology*, 8. DOI: [10.3389/fpsyg.2017.01011](https://doi.org/10.3389/fpsyg.2017.01011)
- Mäntysalo, R., Peltonen, L., Kanninen, V., Niemi, P., Hytönen, J. & Simanainen, M. (2010). *Keskuskaupungin ja kehyskunnan jännitteiset kytkennät.* Suomen Kuntaliitto, 1. painos. Helsinki: Kuntatalon Paino.
- Peltonen, R. (23.10.2019). *Tyhjien penkkien ulkoiluttamisen aika on ohi.* Kuntaliitto, blogikirjoitus. Haettu osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/blogi/2019/tyhjien-penkkien-ulkoiluttamisen-aika-ohi>

- Rauma (2011). Rauman ja Eurajoen joukkoliikenteen palvelutasomääritys 2011. s.10-25. Haettu osoitteesta <https://vayla.fi/documents/20473/127776/Rauma.pdf/ca11738e-cca5-4d6f-b6e3-feb976a0b79b>
- Rauma (2019a). Liikennesuunnittelu. Haettu osoitteesta <https://www.rauma.fi/asuminen-ja-ymparisto/kadut-ja-liikenne/liikenne/liikennesuunnittelu/>
- Rauma (2019b). Joukkoliikenne. Haettu osoitteesta <https://www.rauma.fi/asuminen-ja-ymparisto/kadut-ja-liikenne/liikenne/joukkoliikenne/>
- Rauma (2019c). Joukkoliikenteen seutulippu käytössä Raumalla jatkossakin. Haettu osoitteesta <https://www.rauma.fi/ajankohtaista/joukkoliikenteen-seutulippu-kaytossa-raumalla-jatkossakin/>
- Rauma (2019d). Rauman Kestävä kaupunki 2030 -seminaarissa 1.11. paneudutaan kiertotalousasioihin. Haettu osoitteesta <https://www.rauma.fi/ajankohtaista/rauman-kestava-kaupunki-2030-seminaarissa-1-11-paneudutaan-kiertotalousasioihin/>
- Rehunen, A., Ristimäki, M., Strandell, A., Tiitu, M., Helminen, V. (2018). *Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen 1990-2016*. Suomen ympäristökeskus, Suomen ympäristökeskuksen raportteja 13/2018. <http://hdl.handle.net/10138/236327>
- Salo (2007). Salon seudun kymmenen (10) kunnan kuntajakoselvitys, Hallinnon ja palvelujen järjestämissopimus. Haettu 23.1. osoitteesta <https://www.salo.fi/attachements/2018-11-12T10-18-4770.pdf>
- Salo (2019a). Liikennöitsijät. Haettu 21.1.2020 osoitteesta <https://www.salo.fi/attachements/2019-11-19T13-04-37537.pdf>
- Salo (2019b). Salon joukkoliikenne on Paikku. Haettu osoitteesta <https://www.salo.fi/liikennejakartat/liikennepalvelut/joukkoliikenne/53439.aspx>
- Salo (2019c). Diili -kilpailu toisen asteen opiskelijoille. Haettu osoitteesta <https://www.salo.fi/paivahoitojakoulutus/yrittajyykskasvatus/diili/>
- Salo (2019d). Joukkoliikenteen mobiililippu julkaistu. Haettu osoitteesta <https://www.salo.fi/liikennejakartat/liikennepalvelut/joukkoliikenne/53542.aspx>
- Salo (2019e). Salon joukkoliikenne uudistuu. Haettu osoitteesta <https://www.salo.fi/liikennejakartat/liikennepalvelut/joukkoliikenne/52398.aspx>

- Salo (2019f). Joukkoliikenteen aikataulut. Haettu osoitteesta <https://www.salo.fi/liikennejakartat/liikennepalvelut/joukkoliikenne/aikataulut/>
- Salo (2019g). Tule mukaan kehittämään Paikkua. Haettu osoitteesta <https://www.salo.fi/kaupunkijahallinto/strategiajatalous/strategiajavisio/karkihankkeet/tulevaisuudenliikkumisjarjestelma/54700.aspx>
- Salo (2019h). Kesä yhdessä – Salossa 2019. Haettu 27.1.2020 osoitteesta <https://www.salo.fi/kaupunkijahallinto/viestintamarkkinointijakansainvalisetasiat/viestinta/tapahtumat/kesakiertue/>
- Salon kaupungin liikennepalveluyksikkö (2016). Salon kaupungin joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet 2017-2020, s. 2-8. haettu osoitteesta <https://docplayer.fi/45491887-Salon-kaupungin-joukkoliikenteen-palvelutasotavoitteet.html>
- Salon kaupunki (2018). Talousarvio vuodelle 2019, Taloussuunnitelma vuosille 2019-2021, Investointisuunnitelma vuosille 2019-2023. s. 49-146. haettu osoitteesta <https://www.salo.fi/attachements/2018-12-11T09-46-4186.pdf>
- Salon kaupunki (2019). Strategian toteutumisen raportti 1/4 / 2019. s.46. Haettu osoitteesta <https://www.salo.fi/attachements/2019-06-20T08-56-1486.pdf>
- Satakuntaliitto (2015). Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. s. 10-57. Haettu osoitteesta http://www.satakuntaliitto.fi/sites/satakuntaliitto.fi/files/tiedostot/Liikennejarjestelmasuunnitelma/satakunta_strategia_uusi_netti.pdf
- Suominen, M. (4.8.2018). "Raumalla ei voi asua missään ilman autoa" – Joukkoliikenteen ongelmat iskevät kovimmin huono-osaisempaan väestönsään. Satakunnan Kansa. Haettu 9.11.2019 osoitteesta <https://www.satakunnankansa.fi/mielipide/raumalla-ei-voi-asua-missaan-ilman-autoa-joukkoliikenteen-ongelmat-iskevät-kovimmin-huono-osaisempaan-vaestonosaan-201107249>
- Thaler, R. H. (2008). *Mental accounting and consumer choice*. Marketing Science, 27(1), 15-25. Haettu osoitteesta <https://libproxy.tuni.fi/login?url=https://search-proquest-com.libproxy.tuni.fi/docview/212257838?accountid=14242>
- Tieteen termipankki (16.10.2019) *Taloustiede: inferiorinen hyödyke*. Haettu 16.10.2019 osoitteesta https://tieteentermipankki.fi/wiki/Taloustiede:inferiorinen_hyodyke

- Tilastokeskus (2019a). Kuntien avainluvut. Haettu 9.11.2019 osoitteesta <https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?year=2019&active1=734&active2=684>
- Tilastokeskus (2019b). Salon ja Rauman väkiluku 1987-2018. Haettu 9.11.2019 osoitteesta https://vertinet2.stat.fi/verti/graph/viewpage.aspx?ifile=quicktables/kuntien_avainluvut_2019/avainluku_M411&isext=true&lang=3&x=800&y=800&rind=238,224
- Traficom (2019). Taustaselvitys joukkoliikenteen tilakuvasta ja tavoitteellisesta kehityssuunnasta. Traficom julkaisuja, 25/2019. Haettu osoitteesta https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficom_25_2019_Joukkoliikenteen_tilakuva%2003092019.pdf
- Tuomi. J. & Sarajärvi. A (2018) Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.
- Valtiovarainministeriö (2018). *Seutukaupunkiohjelma – omaehtoista kehittämistä ja monenvälistä kumppanuutta*. Valtiovarainministeriön julkaisuja, 21/2018. Helsinki: Valtiovarainministeriö. <https://vm.fi/documents/10623/6391674/seutukaupunkiohjelma+julkaisu.pdf/48d369e8-ee67-44e0-ab32-9cb040bb3c98/seutukaupunkiohjelma+julkaisu.pdf?version=1.0>
- Varsinais-Suomen liitto (2014). Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+. s. 52-58. haettu osoitteesta https://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Tietopankki/Julkaisut/2014/Varsinais_Suomen_liikennestrategia_2035.pdf
- Yle uutiset (14.10.2009). Rauman bussit Satakunnan Liikenteen väreihin. Yle, uutiset. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-5899645>
- Ympäristöhallinto (29.8.2013). Yhdyskuntarakenne. Haettu osoitteesta https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne

8. LIITTEET

Liite 1.

Kysymykset Salo kaupungin asukasosallistamisesta sekä paikallisliikenteen järjestämisestä, jotka lähetetty sähköpostilla Salon liikennepalveluyksikölle.

”Olette ottaneet kaupunkilaiset mukaan joukkoliikennepalveluidenne kehittämiseen usein eri keinoin uudistuksen aikana. Ovatko teidän asukasosallistamiskeinot olleet mielestänne kuinka onnistuneita, sekä kuinka suosittuja nämä keinot ovat olleet asukkaiden keskuudessa?”

Onko paikallisliikenteen uudistuksen jälkeen näkynyt muutoksia palvelun asiakasmäärissä suuntaan tai toiseen aiempaan verrattuna?

Ilmeisesti teidän paikallisliikenteenne ei kulje tällä hetkellä viikonloppuisin. Onko teidän tietoonne tullut, onko asukkailla ollut kysyntää liikennöinnille myös viikonloppuisin?”

Liite 2.

Kysymykset Rauman kaupungin asukasosallistamisesta, jotka lähetetty sähköpostilla Rauman kaupungin edustajalle.

”Rauman kaupunki vaikuttaa järjestäneen paljon mahdollisuuksia asukkaille saada äänensä kuuluviin päätöksentekoprosesseissa, esimerkiksi järjestämällä kyselyitä ja asukastilaisuuksia Vahva ja vakaa Rauma-talousohjelman valmisteluun liittyen. Onko Raumalla ollut jotain asukkaita osallistavaa toimintaa kaupungin toimesta myös joukkoliikenteen suunnitteluun liittyen? Jos on, ovatko nämä keinot olleet millaisia ja kuinka suosittuja ne ovat olleet asukkaiden keskuudessa?”

Blogikirjoituksessanne nostatte esiin halun kehittää kaupungin paikallisliikennettä toimimaan enemmän kutsuliikennemallisesti käyttäjäkunnan vähyden vuoksi. Onko tässä aiheessa vielä kuultu asukkaiden mielipiteitä ja ehdotuksia, vai perustuvatko nykyiset kehitysideat puhtaasti palveluiden käytöstä kerättyyn dataan?”