

Palveluliikenteen käyttö ja tasa-arvovaikutukset Salossa

Selvitys naisten ja miesten palveluliikenteen
käytöstä ja tyytyväisyydestä palveluun



Kysely on osa Kuntaliiton ja Naisjärjestöt yhteistyössä – Kvinnoorganisationer i Samarbete NYTKIS ry:n TASE-projektia – Eurooppalainen tasa-arvon peruskirja kuntien toiminnallisen tasa-arvon systemaattisen edistämisen välineenä. Sosiaali- ja terveysministeriö on myöntänyt projektille Euroopan sosiaalirahaston rahoituksen. Lisäksi kunnat ja Kuntaliitto rahoittavat projektia.

KIRJOITTAJAT

Mattias Karlsson
Milla Sandt

TEKSTIN TOIMITUS

Milla Sandt

ISBN 978-952-213-986-3 (pdf)

© Suomen Kuntaliitto
Helsinki 2012

Suomen Kuntaliitto
Toinen linja 14, 00530 Helsinki
PL 200, 00101 Helsinki
Puh. 09 7711
Faksi 09 771 2291
www.kunnat.net



Sisällysluettelo

Esipuhe	4
1. Perustiedot kyselystä ja vastaajista	6
2. Palveluliikenteen käyttäjien vastaukset	15
2.1. Asiointimatkat	15
2.2. Asiointin aikataulut	23
2.3. Kokemukset ja tyytyväisyys.....	31
3. Muiden kuin palveluliikenteen käyttäjien vastaukset.....	35
4. Yhteenveto kyselyn tuloksista	44
5. Yhteenveto kyselyn tuloksista naisten ja miesten välisen tasa-arvon näkökulmasta.....	46
Liite 1: Kyselylomake	48
Liite 2: Valikoituja vastauksia asuinpaikan mukaan tarkasteltuna	55

Esipuhe

Salon kaupunki on mukana Kuntaliiton tasa-arvoprojektissa, jonka tavoitteena on edistää sukupuolten välistä tasa-arvoa kuntien palveluissa ja päätöksenteossa. Salossa yhdeksi projektin esimerkkikohteeksi valikoitui palveluliikenne, jolla on suuri merkitys kuntalaisten tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien turvaajana.

Palveluliikennettä haluttiin tarkastella sukupuolivaikutusten arvioinnin näkökulmasta, mikä tarkoittaa, että palvelua arvioidaan erikseen naisten ja miesten kannalta. Jotta sukupuolivaikutuksia voidaan arvioida, palvelusta pitää olla saatavilla sukupuolen mukaan kerättyä tietoa käyttäjistä. Tällaista tietoa ei ollut Salon palveluliikenteestä valmiiksi saatavilla, minkä vuoksi tämä kysely tehtiin osana Kuntaliiton tasa-arvoprojektia kesällä 2012. Kyselyn tarkoituksena oli tuottaa tietoa palveluliikenteen käyttäjistä, käyttötarpeista ja tyytyväisyydestä nykyiseen palveluun. Tiedot ovat käyttökelpoisia paitsi sukupuolivaikutusten arviointiin, myös laajemmin. Kysely tuotti uutta tietoa kuntalaisten tarpeista ja toiveista, ja sitä voidaan hyödyntää jatkossa palveluliikenteen kehittämisessä ja myös uusien kuntalaiskyselyiden suunnittelussa.

Kysely suunniteltiin ja toteutettiin Kuntaliiton ja Salon kaupungin yhteistyönä. Sillä haluttiin tavoittaa mahdollisimman suuri osa palveluliikenteen käyttäjistä sekä vertailuksi myös sellaisia naisia ja miehiä, jotka eivät käytä palveluliikennettä.

Salon kaupungin palveluliikenteen tarkoitus on tarjota mahdollisimman monelle salolaiselle kerran viikossa pääsy tarpeellisten palveluiden luokse. Palveluliikenne liikennöi arkipäivisin kaupungin eri alueilla, ja asiakas noudetaan tarvittaessa kotiovelta asioimaan lähimpään keskukseseen. Palvelu on kaikkien kuntalaisten käytettävissä.

Palveluliikenteen käyttäjien haastattelut toteutettiin kesäkuussa salolaisen osuuskunta Meilon voimin. Haastatteluja tehtiin yhteensä kahden viikon ajan palveluliikenteen autoissa. Haastattelijoille välittyi palveluliikenteen asiakkailta selkeä viesti palvelun tärkeydestä: monet korostivat palveluliikenteen olevan elinehto ja ainut mahdollisuus päästä liikkumaan. Useissa haastattelutilanteissa korostui myös, että jo pelkkää palveluliikenteen olemassaoloa pidetään niin tärkeänä, ettei parannuksia tai kritiikkiä haluta esittää. Kyselyvastausten ja haastattelijoiden kokemuksen mukaan palveluliikenteeseen ollaankin yleisesti tyytyväisiä, ja erityisesti kuljettajien avuliaisuus ja asiakaspalvelu saa paljon kiitosta. Suurin osa palveluliikenteen käyttäjistä on naisia, ja palvelu vastaakin kyselyn perusteella erityisesti ikääntyneiden naisten liikkumistarpeisiin. Palvelulla on siten myös kuntalaisten tasa-arvoa tukeva tehtävä.

Haluamme kiittää kyselyn onnistumisesta erityisesti salolaisia palveluliikenteen käyttäjiä sekä muita kiinnostuneita kuntalaisia, jotka vastasivat kyselyyn kesällä 2012. Vastaajat antoivat arvokkaan panoksen palveluliikenteen tulevaa kehittämistä ajatellen, ja heidän ajatuksiaan ja toiveitaan onkin tärkeää jatkossa hyödyntää osana palveluliikenteen suunnittelua.

Kysely tehtiin osana Kuntaliiton ja Naisjärjestöt yhteistyössä – Kvinnoorganisationer i Samarbete NYTKIS ry:n TASE- projektia, jonka tavoitteena on vahvistaa tasa-arvoa kunnissa. Projektissa kehitetään käytännön keinoja, joilla kunnat voivat edistää toiminnallista, esimerkiksi palveluiden tasa-arvoa. Projekti pohjautuu Eurooppalaiseen peruskirjaan naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta paikallishallinnossa.

Kyselyn suunnittelusta ja ohjauksesta vastasi Suomen Kuntaliitto. Lisäksi kyselyn suunnittelussa ja sen toteuttamisessa olivat mukana Salon kaupungin luottamushenkilöistä ja viranhaltijoista koostuva tasa-arvotoimikunta, palveluliikenteen kyselyä ja sen analysointia varten perustettu työryhmä sekä liikennepalvelupäällikkö Roope Virta.

Helsingissä 17. joulukuuta 2012

Sinikka Mikola
projektipäällikkö, erityisasiantuntija
Suomen Kuntaliitto

Milla Sandt
projektitutkija
Suomen Kuntaliitto

1. Perustiedot kyselystä ja vastaajista

Salon kaupungin palveluliikennettä koskevaan kyselyyn vastasi kaikkiaan 219 henkilöä, joista 39 oli miestä, 176 naista ja 2 joiden sukupuolitiedot puuttuivat. Taustakysymyksiä lukuun ottamatta kyselyn osanottajat vastasivat eri kysymyksiin riippuen siitä, käyttävätkö he Salon palveluliikennettä vai eivät. Vastanneista 113 ilmoitti käyttävänsä palveluliikennettä ja loput 104 vastasi, että he eivät käytä tätä palvelua. Palveluliikenteen 113 käyttäjästä oli naisia 94 ja miehiä vain 17 (lisäksi kahden henkilön kohdalla tieto sukupuolesta puuttuu). Niistä vastaajista, jotka ilmoittivat, että eivät käytä palveluliikennettä oli naisia 82 kpl ja miehiä 22 kpl.

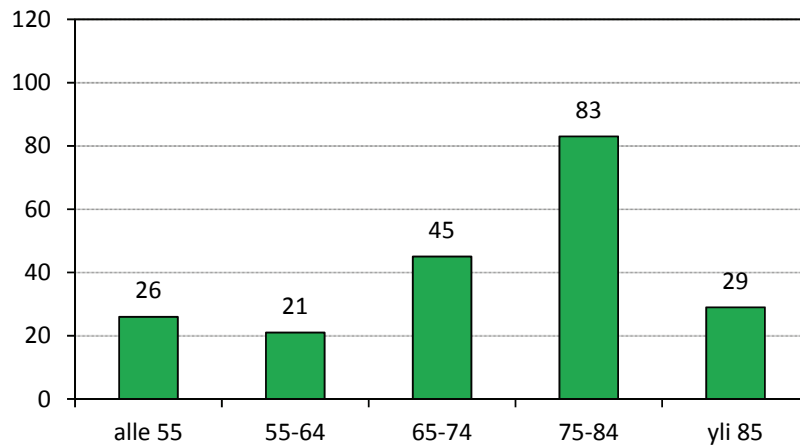
Tarkkaa vastausprosenttia ei ole mahdollista laskea, koska kyselyä ei lähetetty vain tietyille kohdejoukolle, vaan se oli avoinna kaikille halukkaille mm. Salon kaupungin verkkosivuilla ja kaupungin palvelupisteissä. Kyselyllä yritettiin kuitenkin tavoittaa ensisijaisesti palvelun käyttäjät, minkä vuoksi kyselyjä tehtiin ja lomakkeita jaettiin henkilökohtaisesti palveluliikenteen autoissa. Palveluliikenteen käyttäjämäärästä ei ollut kyselyn tekemisen aikaan vuonna 2012 tarkkaa laskelmaa, mutta käyttäjämäärän arvioitiin olevan kokonaisuudessaan noin 90–100 henkilöä¹. Kyselyyn vastanneista 113 ilmoitti käyttävänsä palveluliikennettä. Arvioidun käyttäjämäärän ja saatujen vastausten perusteella voidaan olettaa, että kyselyllä on onnistuttu tavoittamaan valtaosa palveluliikenteen käyttäjistä. Kyselytuloksia voidaan siten pitää luotettavina, ja tulosten perusteella voidaan tehdä johtopäätöksiä palveluliikenteen käytöstä ja käyttäjien tarpeista.

Koska kyselyn tulokset esitellään myös sukupuolinäkökulmasta, on syytä pitää mielessä miesten alhainen vastausmäärä (17 kpl). Miespuolisten vastaajien määrä heijastelee palvelun käyttäjien sukupuolijakaumaa, ja jo ennen kyselyn tekemistä oli tiedossa, että naiset käyttävät palveluliikennettä paljon enemmän kuin miehet.

Mahdollisuuksien mukaan vastaukset on esitetty myös ikäryhmittäin, jotta voidaan tarkastella eroavatko eri-ikäisten vastaukset toisistaan. Kyselyn 219 vastaajista 13 henkilöä ei ole ilmoittanut ikäänsä, ja näin olleen heidät on jätetty pois ikäryhmien tulosten esittelystä. Raportissa käytetyt ikäryhmät näkyvät kuviossa 1, jossa on myös nähtävissä vastaajien määrä ikäryhmittäin. Määrä on muutamien ikäryhmien osalta melko pieni, mikä heikentää tulosten yleistettävyyttä etenkin silloin kun palveluliikenteen käyttäjien ja muiden vastauksia analysoidaan erikseen. Siksi havaitut tulokset ovat lähinnä suuntaa-antavia.

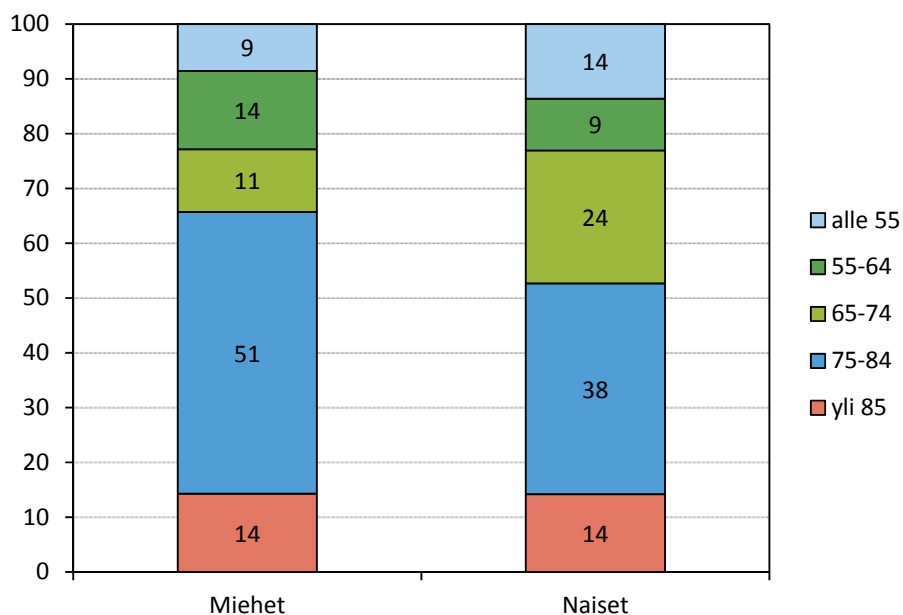
¹ Salon kaupungin antama arvio keväällä 2012.

Kuvio 1: Vastaajat ikäryhmittäin, lkm



Vastaajien joukossa on eniten yli 65 vuotta täyttäneitä (77 prosenttia), kun taas alle 65-vuotiaita on suhteellisesti vähän (23 prosenttia). Eteenkin yli 75-vuotiaat ovat runsaasti edustettuina (55 prosenttia). Kuten kuviossa 2 näkyy, miesten ja naisten ikäryhmittäisessä jakaumassa on jonkin verran eroa, mutta kokonaiskuva on hyvin samankaltainen molempien sukupuolten osalta – eläkeikäiset ovat selvässä enemmistössä verrattuna työikäisiin. Tästä syystä eläkeikäisten ja varsinkin 75–84-vuotiaiden palveluliikennettä koskevat mielipiteet tulevat miesten ja naisten vastausten esittelyssä paremmin esille kuin muiden ikäryhmien näkemykset.

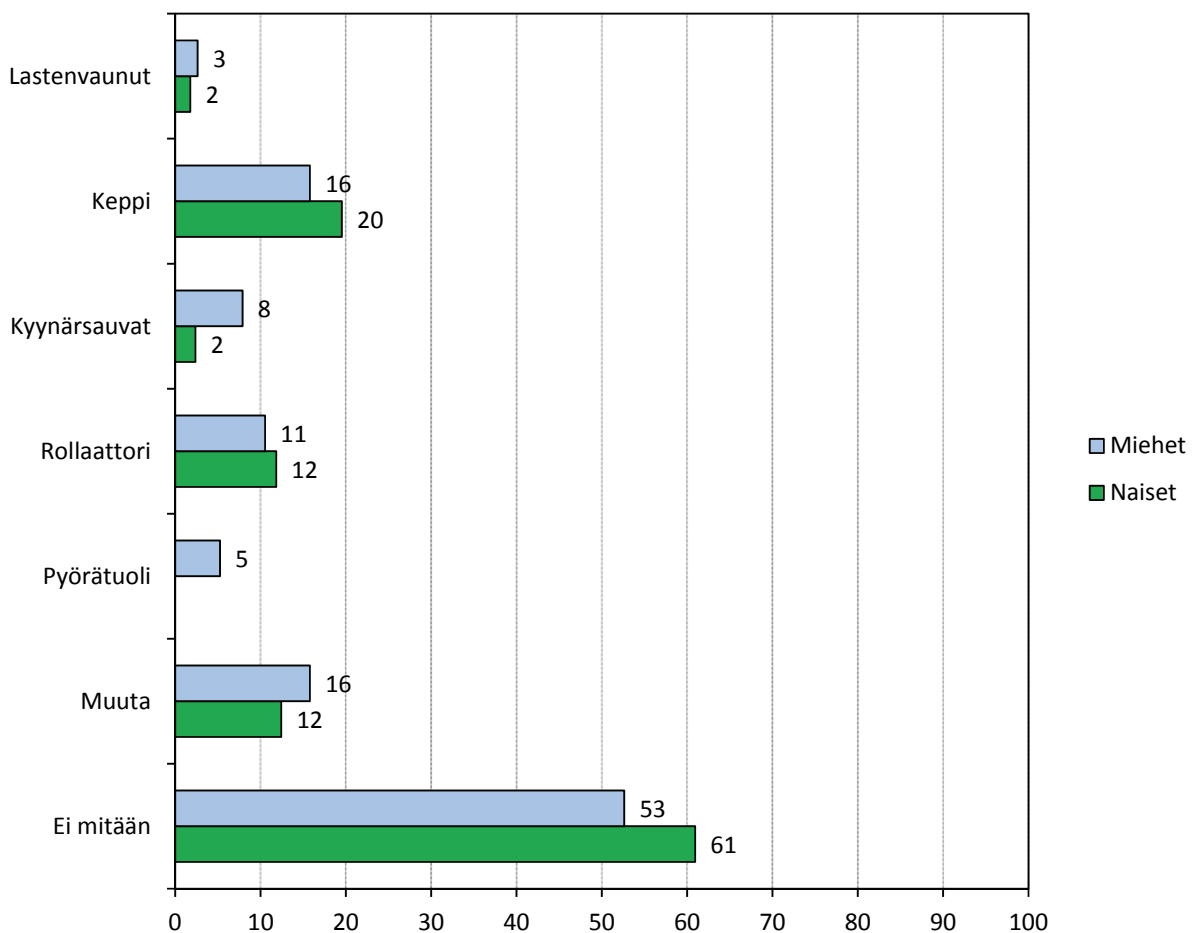
Kuvio 2: Vastaajien ikäjakauma sukupuolittain, %



Kysyttäessä vastaajilta mitä heillä on tavallisesti mukanaan liikkueessaan, 19 prosenttia vastasi käyttävänsä keppiä ja 12 prosenttia ilmoitti käyttävänsä rollaattoria. Sen sijaan harva käyttää kyynärsauvoja (3 prosenttia) tai pyörätuolia (1 prosenttia). Lastenvaunujen kanssa liikkuminen on myös harvinaista (2 prosenttia), mikä on luonnollista kun huomioidaan ikäjakauman olevan painottunut vanhempiin ikäryhmiin. Esiitettyjen vaihtoehtojen lisäksi mainitaan etenkin ostoskassit ja reput, ja muutamat liikkuvat myös polkupyörällä. Selvä enemmistö (59 prosenttia) vastasi kuitenkin, että liikkueessaan heillä ei ole mitään mukana.

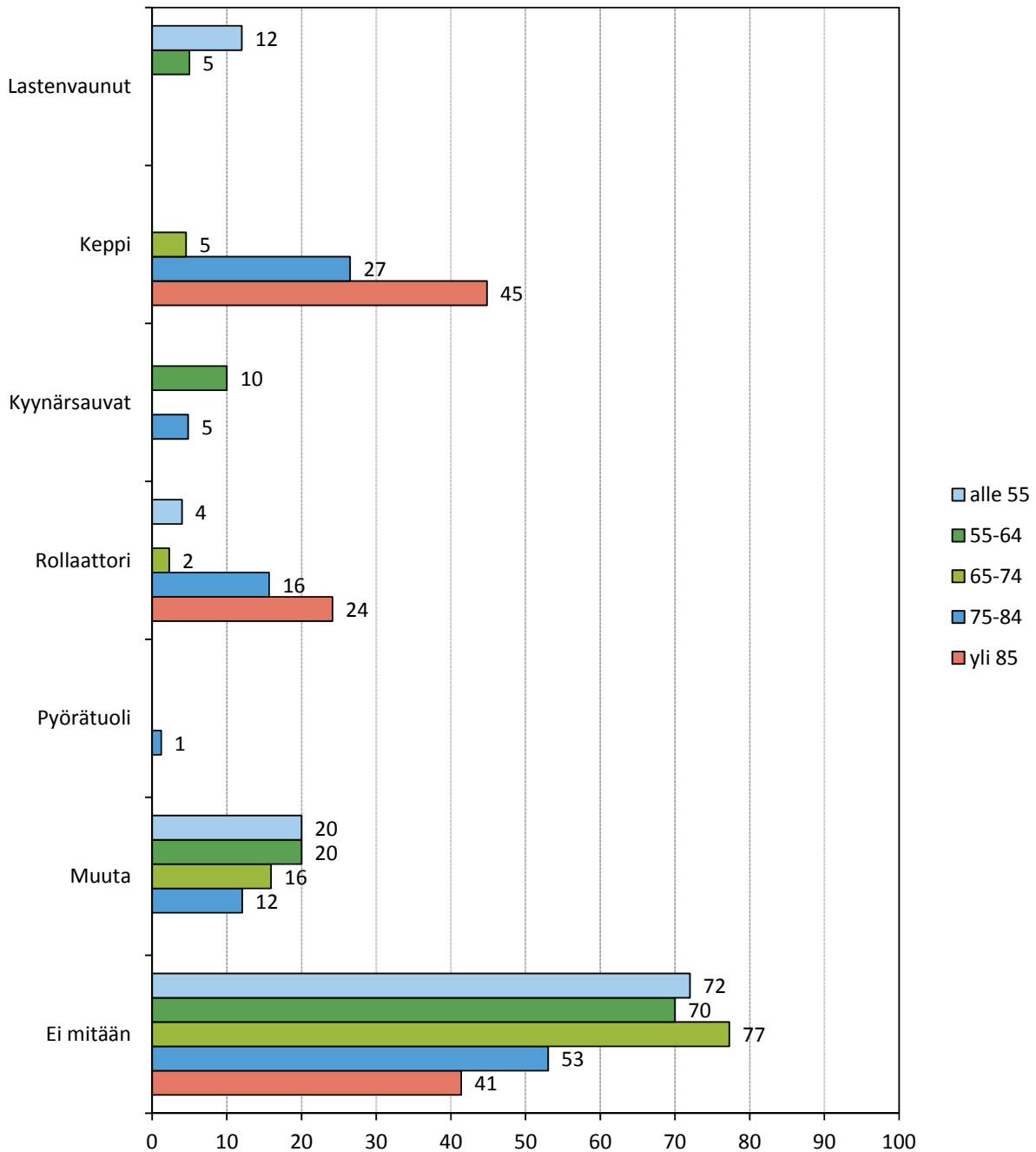
Kuviosta 3 ilmenee, että miesten ja naisten vastaukset eivät eroa paljon toisistaan. "Ei mitään" -vastanneiden osuus on jonkin verran suurempi naisten osalta (61 prosenttia verrattuna miesten 53 prosenttiin).

Kuvio 3: Liikkumisen yhteydessä mukana olevat asiat sukupuolittain, %



Ikäryhmien mukaisessa tarkastelussa (kuvio 4) näkyy, että lähinnä yli 75-vuotiaat käyttävät keppiä tai rollaattoria. Nämä apuvälineet ovat yleisiä eteenkin yli 85-vuotiaiden joukossa. Sen sijaan enemmistö (yli 70 prosenttia) jokaisessa alle 75-vuotiaiden ikäryhmässä vastasi, että liikkueessaan heillä ei ole mitään mukana.

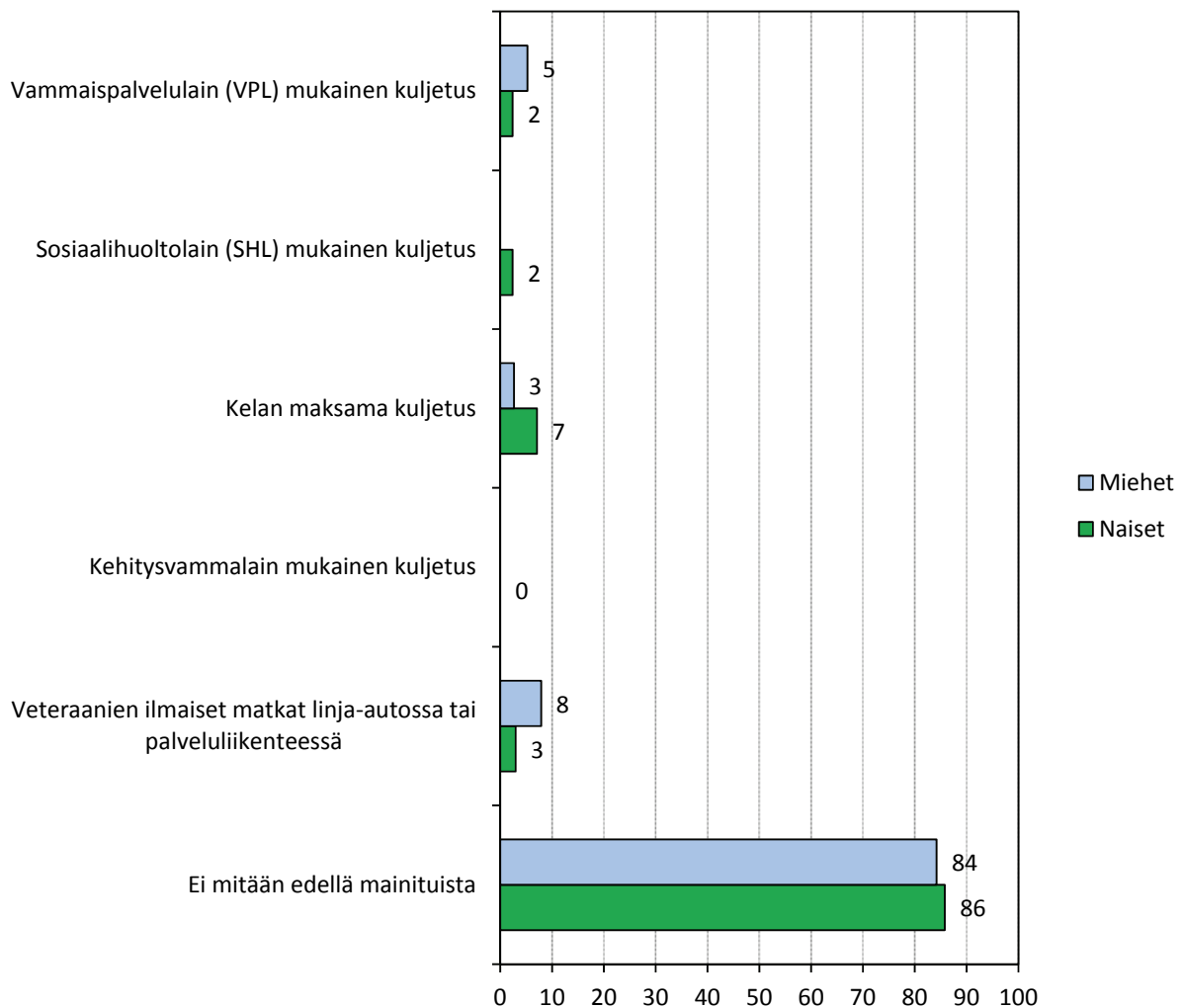
Kuvio 4: Liikkumisen yhteydessä mukana olevat asiat ikäryhmittäin, %



Toinen kysymys käsitteli vastaajien oikeuksia erilaisiin kuljetusetuihin. Vastausten mukaan 6 prosentilla on oikeus Kelan maksamaan kuljetukseen ja 4 prosentilla veteraanien ilmaisiin matkoihin. Vastaavat osuudet ovat sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten osalta 3 prosenttia sekä 2 prosenttia. Kenelläkään ei ole sen sijaan oikeutta kehitysvammalain mukaisiin kuljetuksiin. Kuten luvut kertovat, vain harvalla on tämänkaltaisia oikeuksia, mikä vuorostaan tarkoittaa sitä, että suurimmalla osalla (85 prosentilla) ei ole lainkaan oikeuksia esitettyihin kuljetusetuihin.

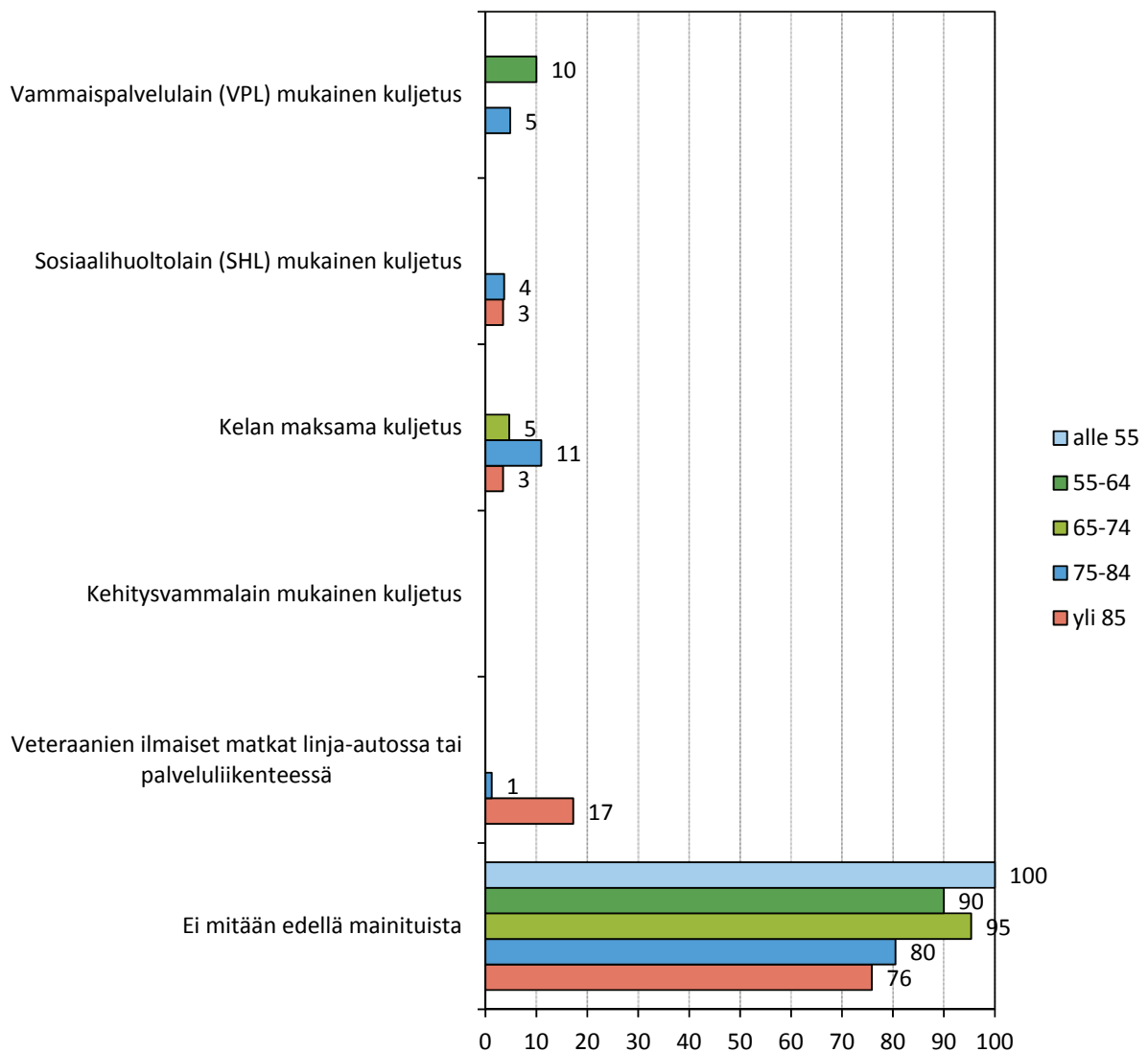
Miesten ja naisten välillä ei ole juurikaan eroa, paitsi että veteraanien ilmaiset matkat ovat yleisin kuljetusetu miesten keskuudessa (8 prosenttia), kun taas naisten osalta Kelan maksama kuljetus on yleisin kuljetusetu (7 prosenttia). (Katso kuvio 5.)

Kuvio 5: Oikeuksia eri kuljetusetuihin sukupuolittain, %



Eri-ikäisten vastauksia tarkasteltaessa näkyy selvästi, että lähinnä yli 75-vuotiailla on oikeuksia johonkin kuljetusetuun (katso kuvio 6). Yli 85-vuotiaista 17 prosenttia saa hyödyntää veteraanien ilmaisia matkoja linja-autossa ja palveluliikenteessä, kun taas Kelan maksama kuljetus on yleisin kuljetusetu 75–84-vuotiaiden joukossa (11 prosenttia). Kuitenkin valtaenemmistöllä (noin 80 prosentilla) yli 75-vuotiaista ei ole lainkaan tällaisia oikeuksia.

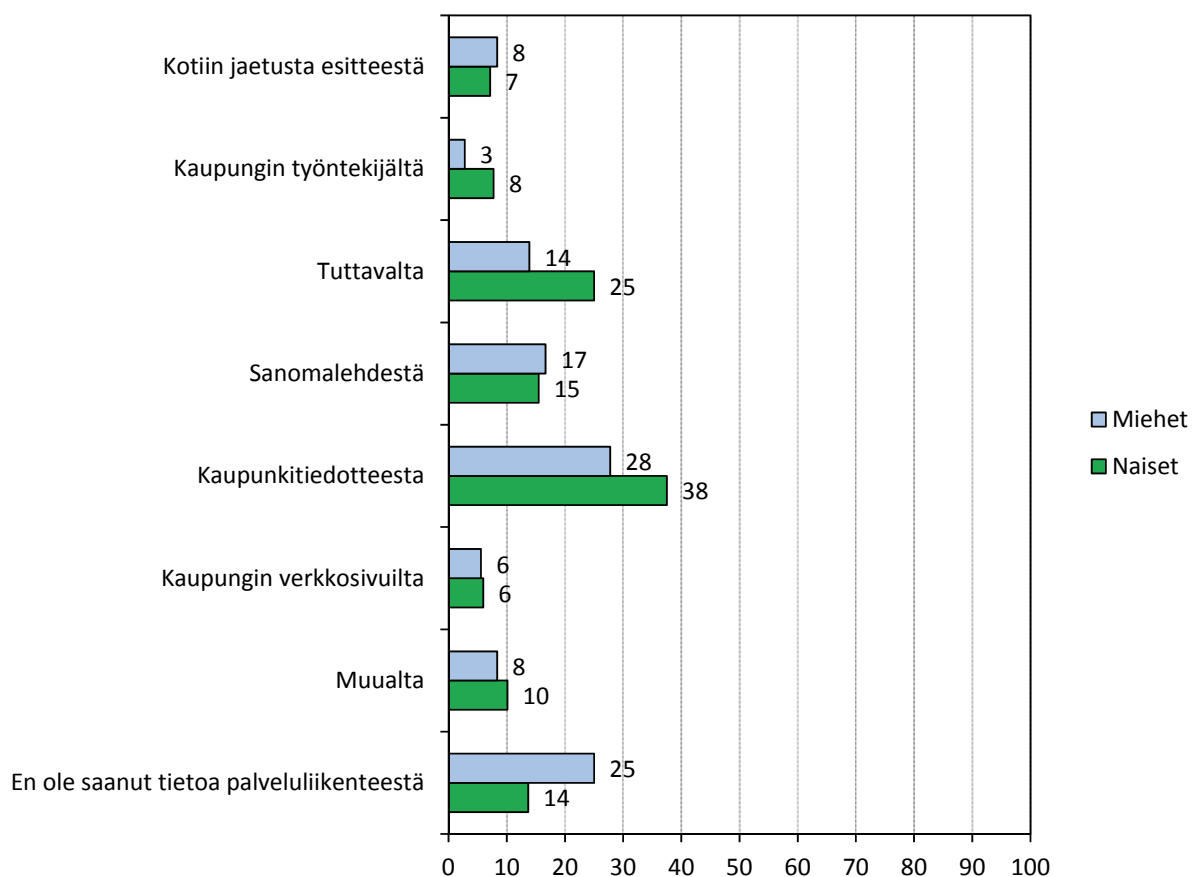
Kuvio 6: Oikeuksia eri kuljetusetuihin ikäryhmittäin, %



Kun vastaajilta kysyttiin, mistä he ovat saaneet tietoa palveluliikenteestä, useimmin mainittiin kaupunkitiedotteet (36 prosenttia) ja tuttavat (23 prosenttia). Noin 16 prosenttia on löytänyt tietoa sanomalehdistäkin. Sen sijaan vain pieni osuus vastaajista on saanut tietoa kotiin jaetusta esitteistä, kaupungin työntekijöiltä tai kaupungin verkkosivuilta. Lisäksi "Muualta" -vastanneiden vastauksissa mainitaan vanhuspalvelu sekä linja-auto- ja taksikuljettaja. Palveluliikenteen tiedottaminen ei ole tavoittanut kaikkia. Huomattava osuus vastaajista (16 prosenttia) ilmoitti, että he eivät ole saaneet tietoa palveluliikenteestä.

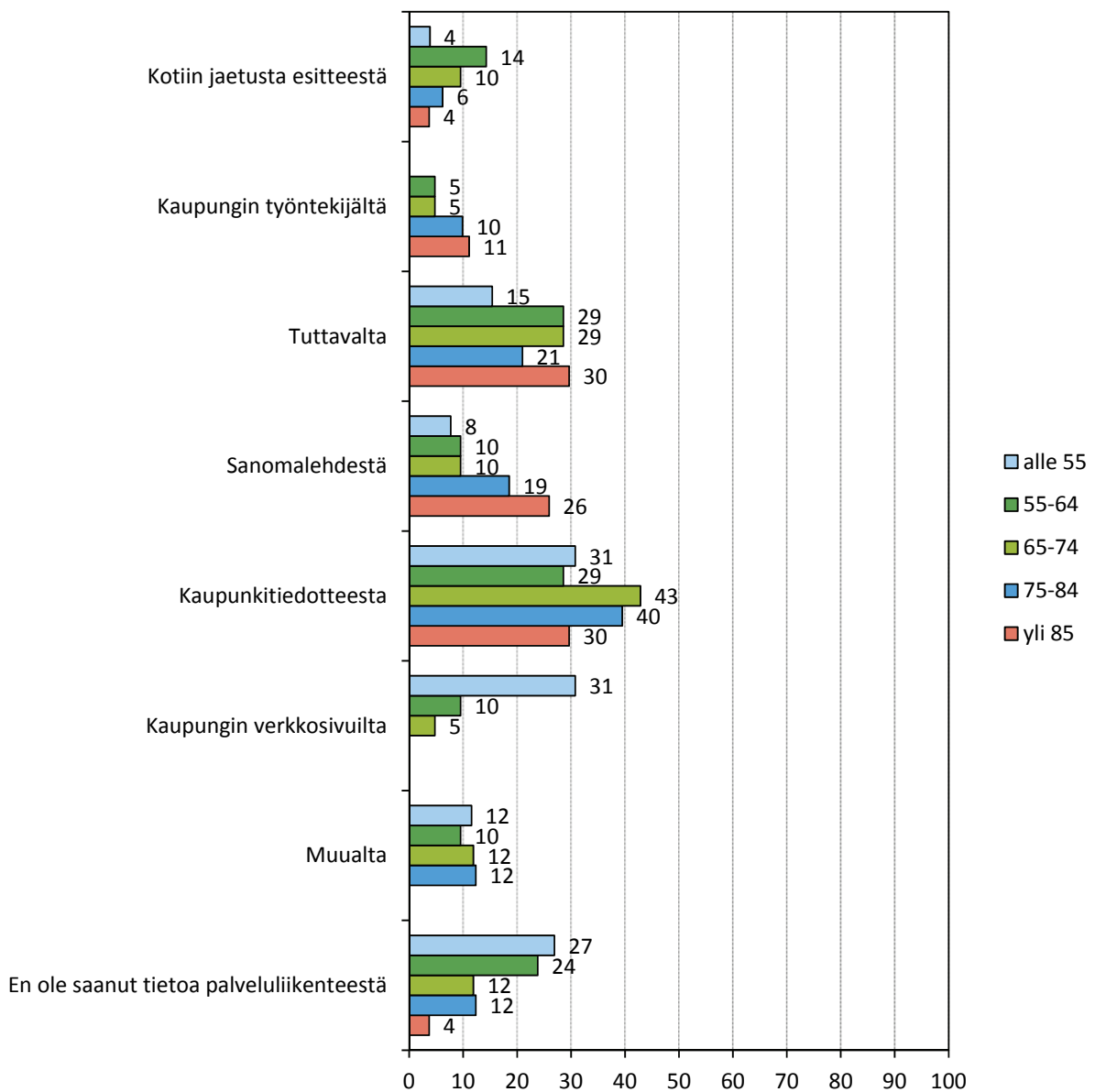
Kuviossa 7 on nähtävissä, että naisten keskuudessa kaupunkitiedotteet ovat toimineet tiedotuskanavina useammin kuin miehillä (38 prosenttia verrattuna 28 prosenttiin). Sama koskee tuttavapiiriä. 25 prosenttia naisista on saanut tietoa Salon palveluliikenteestä tuttaviltaan, kun taas miehillä vastaava luku 14 prosenttia. Sen lisäksi miehet vastasivat naisia useammin, että he eivät ole saaneet palveluliikennettä koskevaa tietoa mistään (25 prosenttia verrattuna naisten 14 prosenttiin).

Kuvio 7: Tiedotuskanavia, joista on saatu tietoa palveluliikenteestä, sukupuolittain, %



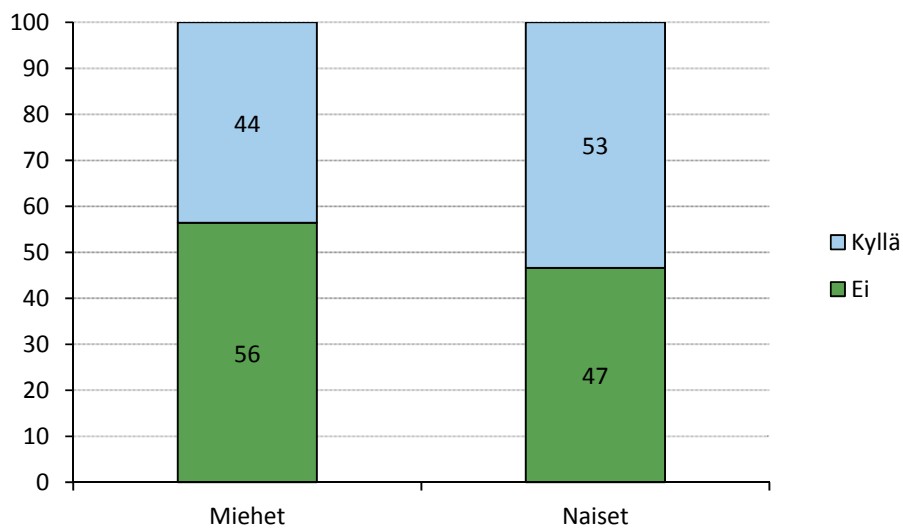
Ikäryhmistä lähinnä vain alle 55-vuotiaat ovat löytäneet tietoa kaupungin verkkosivuilta, ja mitä vanhempi ikä, sitä enemmän on saatu tietoa sanomalehdistä ja kaupungin työntekijöiltä (katso kuvio 8). Alle 65-vuotiaiden ikäryhmissä "En ole saanut tietoa" -vastanneiden osuudet ovat selvästi korkeampia kuin vanhemmissa ikäryhmissä. Vanhempien ihmisten voidaan olettaa olevansa enemmän palveluliikenteen tarpeessa, joten siinä mielessä on hyvä, että tiedot on saatu paremmin levitettyä heille. Eteenkin yli 85-vuotiaat ovat tietoisia palveluliikenteestä, ja ainoastaan 4 prosenttia heistä ilmoitti, että he eivät ole saaneet tietoa tästä palvelusta.

Kuvio 8: Tiedotuskanavia, joista on saatu tietoa palveluliikenteestä ikäryhmittäin, %

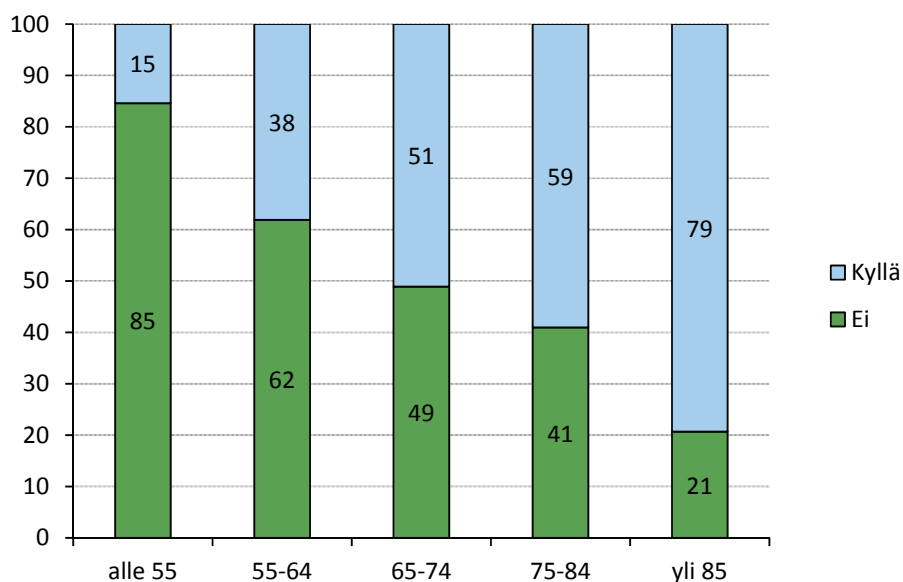


Runsat puolet (52 prosenttia) vastaajista ilmoitti käyttävänsä palveluliikennettä. Kuvio 9 kertoo, että naiset käyttävät tätä palvelua suhteellisesti enemmän kuin miehet. Naisista 53 prosenttia vastasi myönteisesti kysymykseen "Käytättekö liikkumiseen palveluliikennettä?", kun miesten vastaava osuus oli selvästi alempi (44 prosenttia). Eroa löytyy myös eri ikäryhmien väliltä ja kuten kuviossa 10 näkyy, mitä korkeampi ikä, sitä enemmän hyödynnetään palveluliikennettä.

Kuvio 9: Palveluliikenteen käyttäminen sukupuolittain, %



Kuvio 10: Palveluliikenteen käyttäminen ikäryhmittäin, %



2. Palveluliikenteen käyttäjien vastaukset

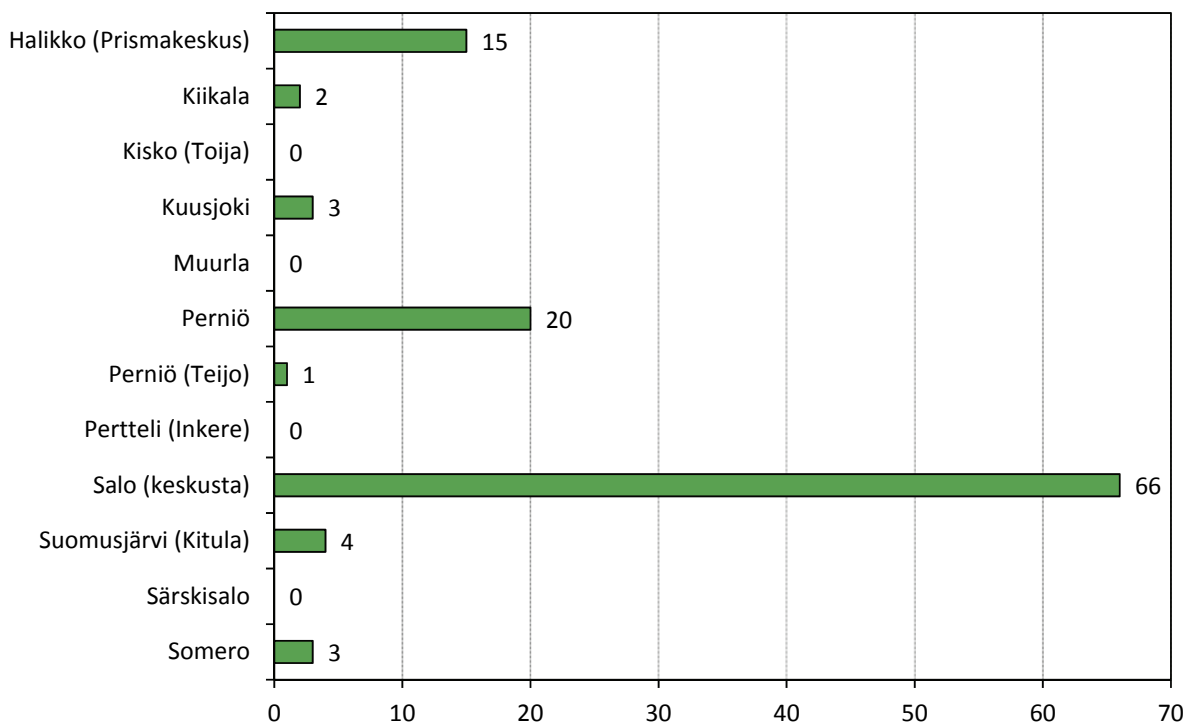
Vastaajat, jotka ilmoittivat käyttävänsä palveluliikennettä, saivat vastata kysymyksiin liittyen asiointimatkoihin, asiointin aikatauluihin sekä kokemuksiin ja tyytyväisyyteen. Yhteensä saatiin 113 vastausta – 17 miestä, 94 naista ja 2 joiden sukupuolietiedot puuttuivat. Ikäryhmittäisessä esittelyssä alle 55- ja 55–64-vuotiaiden vastaukset on laskettu yhteen johtuen heidän alhaisesta määrästänsä (4 sekä 8 vastausta). Yhdistämisestä huolimatta alle 65-vuotiaiden määrä on edelleen alhainen.

2.1. Asiointimatkat

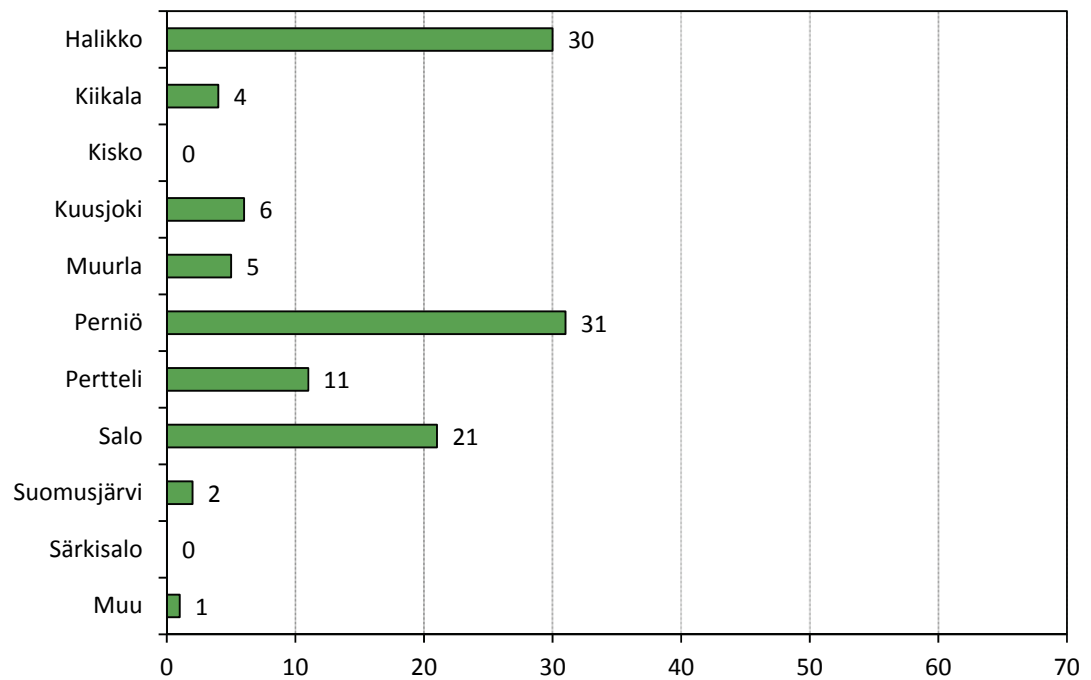
Kun palveluliikenteen käyttäjiltä kysyttiin, mikä on heidän ensisijainen asiointikohteensa, saatiin selvä tulos siitä, mihin ihmiset suuntaavat asioidakseen. Kuviossa 11 näkyy, että Salon keskusta on ylivoimaisesti suosituin asiointikohde ja monet käyvät asioimassa myös Halikossa ja Perniössä. Salon kaupungin muut kuntakeskukset toimivat sen sijaan pääkohteena vain muutamille henkilöille.

Tässä täytyy kuitenkin huomioida vastaajien asuinpaikkakuntaa. Kuten kuviossa 12 on nähtävissä, suurin osa vastaajista asuu Halikossa, Perniössä tai Salossa, mikä myös vaikuttaa osaltaan siihen, että nämä paikkakunnat saavat enemmän vastauksia kuin muut. Huomionarvioista on kuitenkin se, että useat asukkaat Salon ympäröivissä kuntakeskuksissa pitävät Salon keskustaa tärkeämpänä asiointikohteena kuin oman alueen keskustaa. Tämä pitäisi jotenkin huomioida palveluliikenteen reittien suunnittelussa. Useat vastaajat ovat nimittäin ilmaisseet toivomuksensa saada joskus mahdollisuus käydä Salon keskustassa, eikä ainoastaan lähimmäisessä kuntakeskuksessa, jossa palvelutarjonta on yleensä suppeampi verrattuna Saloon.

Kuvio 11: Palveluliikenteen käyttäjien ensisijainen asiointikohde, lkm



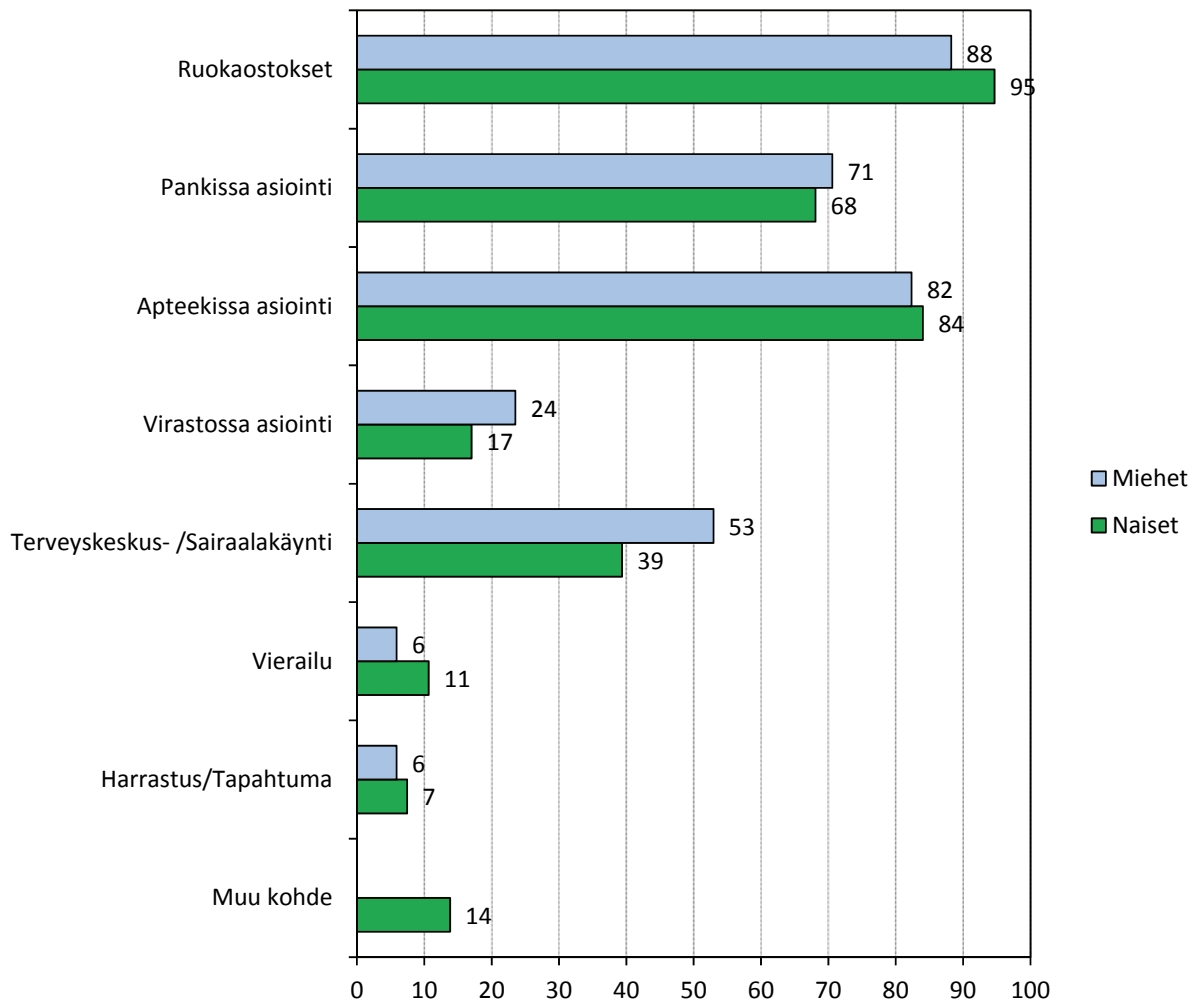
Kuvio 12: Palveluliikenteen käyttäjien asuinpaikkakunta, lkm



Asiointikohteessa yleisimmät käyntikohteet ovat ruokakauppa (94 prosenttia), apteekki (84 prosenttia) ja pankki (68 prosenttia). Nämä käyntikohteet voidaan ajatella välttämättömmiksi tarpeiksi. Myös käynti terveyskeskuksessa tai sairaalassa on hyvin yleistä (41 prosenttia), ja useat käyvät myös asioimassa virastossa (18 prosenttia). Sen sijaan harvemmin asiointin perusteena on vierailu (10 prosenttia), harrastus tai tapahtuma (7 prosenttia). Muita mainittuja kohteita ovat muun muassa hautausmaa, kirjasto, parturi/kampaamo ja tori.

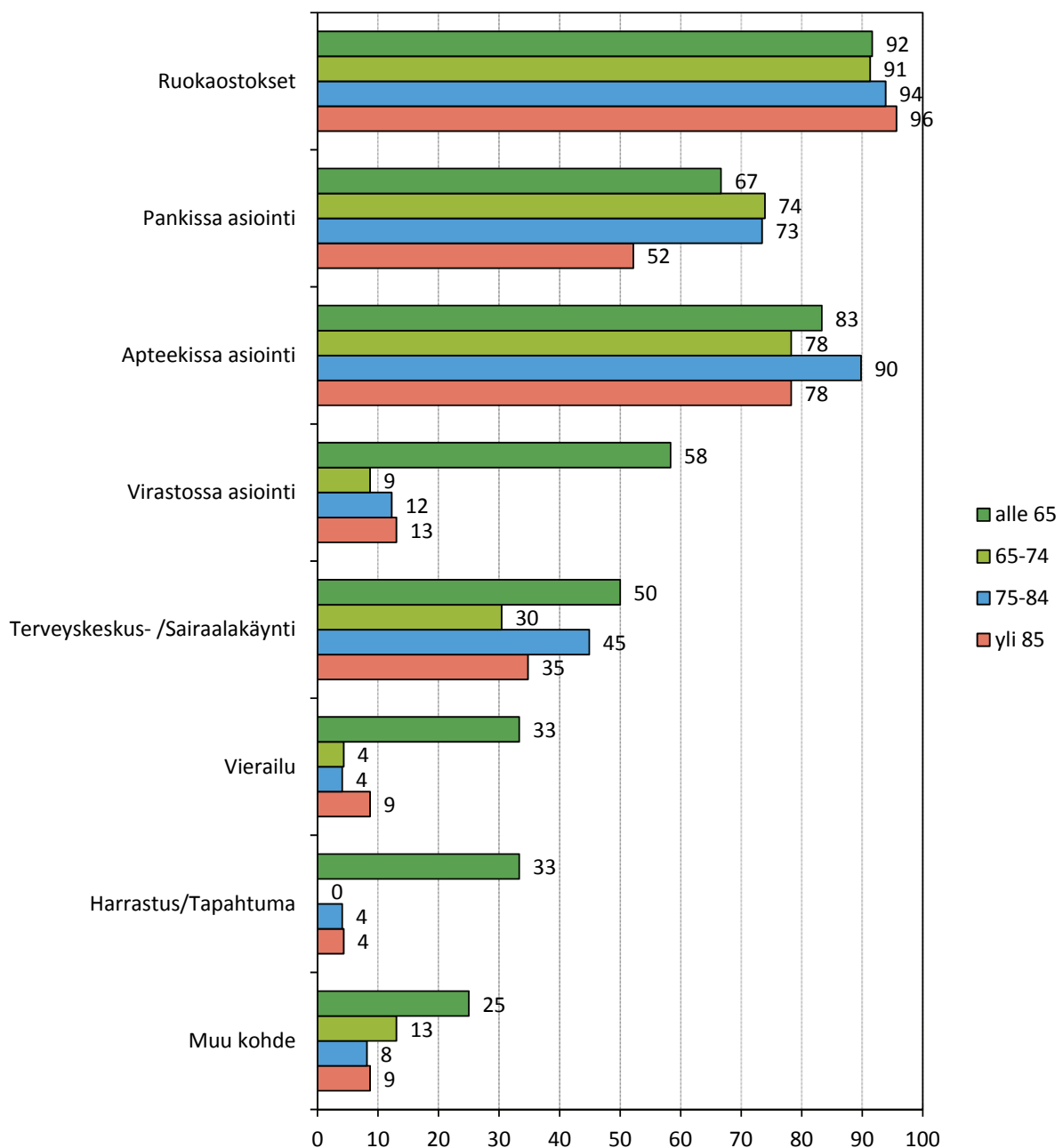
Sukupuolinäkökulmasta katsottuna terveyskeskus- ja sairaalakäynti sekä virastossa asiointi on yleisempää miesten joukossa, kun taas naiset käyvät suhteellisesti hieman enemmän ruokaostoksilla ja vierailulla (katso kuvio 13).

Kuvio 13: Asiointin käynti- ja palvelukohteet sukupuolittain, %



Ruokakauppa, pankki ja apteekki ovat tavallisimmat käyntikohteet myös ikäryhmittäisessä tarkastelussa (katso kuvio 14). Ainoa merkittävä ero näiden kohteiden osalta on, että yli 85-vuotiaat käyvät pankissa asioimassa jonkin verran vähemmän kuin muut ikäryhmät. Alle 65-vuotiaat käyvät sen sijaan huomattavasti enemmän virastossa, vierailulla sekä harrastuksissa ja tapahtumissa, kun taas muista ikäryhmistä vain harva käy näissä kohteissa.

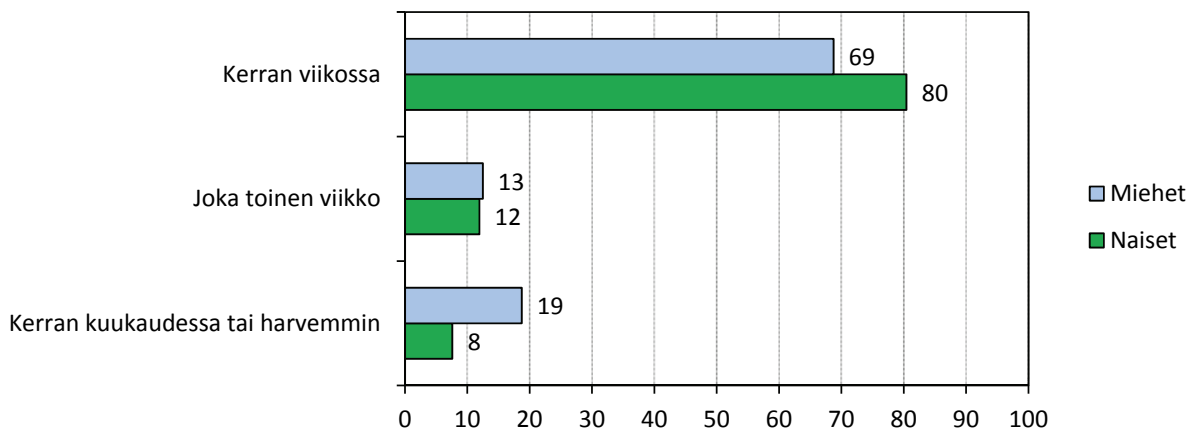
Kuvio 14: Asiointin käynti- ja palvelukohteet ikäryhmittäin, %



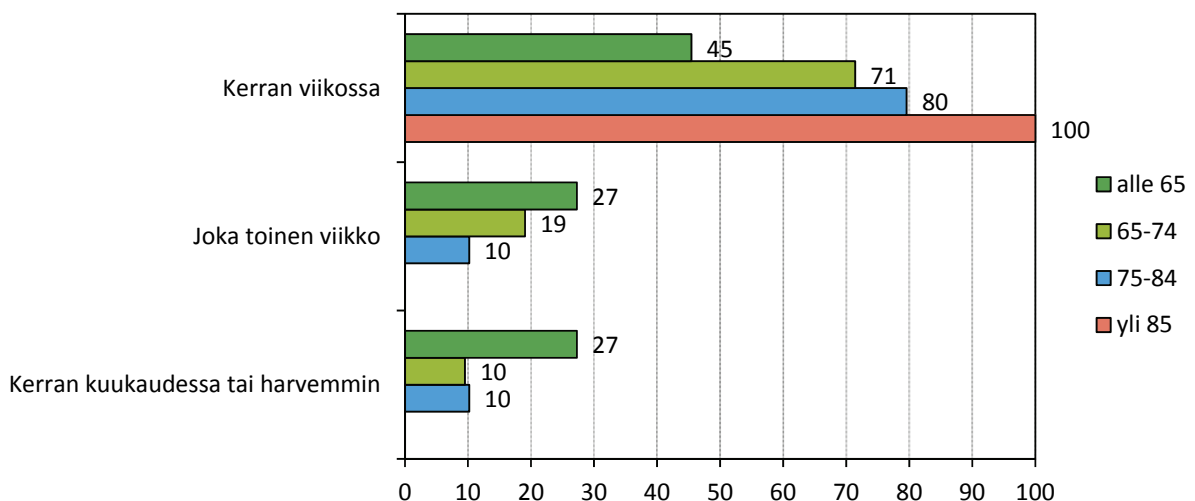
Suurin osa (79 prosenttia) palveluliikenteen käyttäjistä ilmoitti hyödyntävänsä sitä kerran viikossa, eli periaatteessa aina kun liikenne kulkee. Naiset käyttävät palveluliikennettä jonkin verran useammin kuin miehet, kuten on nähtävissä kuviossa 15.

Kuviossa 16 näkyy sen sijaan, että kaikki yli 85-vuotiaat vastaajat käyttävät palveluliikennettä kerran viikossa. Myös suurin osa 65–74- ja 75–84-vuotiasta hyödyntää palveluliikennettä joka viikko (71 prosenttia sekä 80 prosenttia). Sen sijaan vain alle puolet (45 prosenttia) alle 65-vuotiaista käyttää tätä palvelua kerran viikossa, eli alle 65-vuotiaat hyödyntävät palveluliikennettä selvästi vähemmän verrattuna muihin ikäryhmiin.

Kuvio 15: Kuinka usein käytetään palveluliikennettä sukupuolittain, %



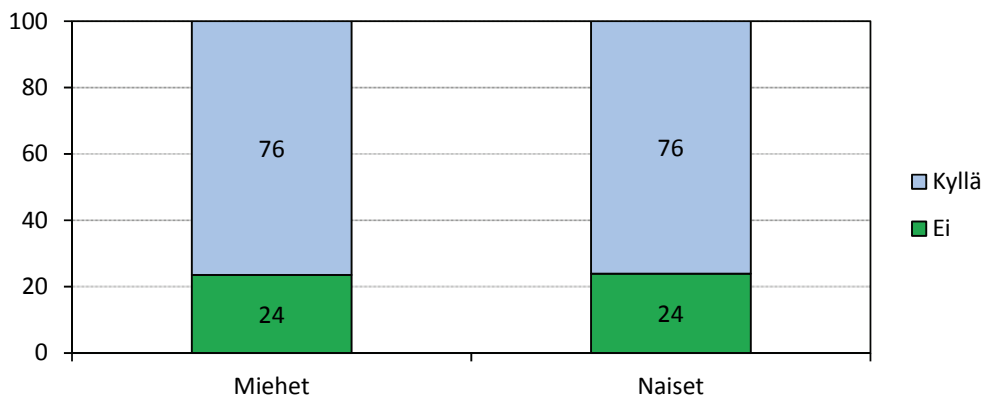
Kuvio 16: Kuinka usein käytetään palveluliikennettä ikäryhmittäin, %



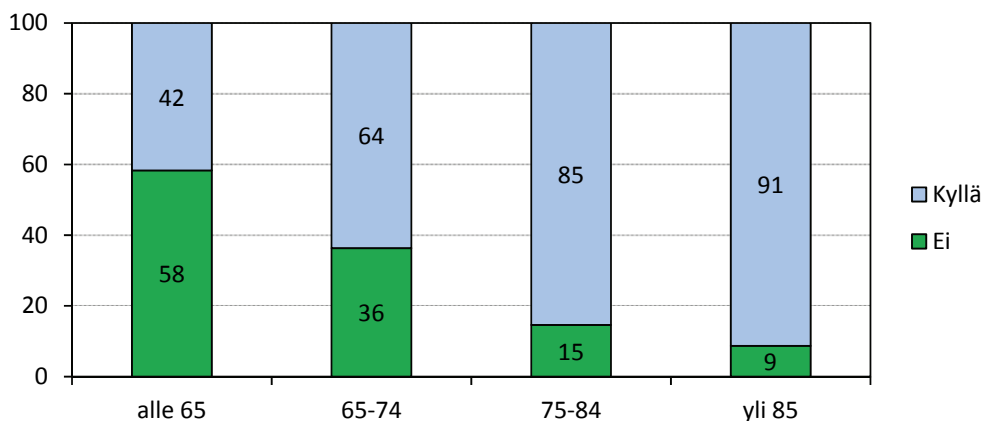
Kysyttäessä vastaajilta pystyvätkö he asioimaan palveluliikenteellä riittävän usein, vastasi 76 prosenttia myöntävästi. Toisesta näkökulmasta katsottuna noin neljäsosa vastasi kieltävästi. Heidän joukossaan mainitaan useimmiten kerran viikossa olevan liian harvoin, ja sen sijaan palveluliikenteen pitäisi kulkea kaksi kertaa viikossa – ainakin jonkun viikon. Aikataulujen epäsopivuus ja vuorojen liian aikainen lopettaminen ovat muita mainittavia kommentteja.

Kuten kuviossa 17 näkyy, 76 prosenttia sekä miehistä että naisista on sitä mieltä, että he pystyvät asioimaan riittävän usein palveluliikenteen avulla. Sen sijaan mielipiteet vaihtelevat ikäryhmien välillä, ja kuten kuviossa 18 on havaittavissa, mitä enemmän ikää, sitä enemmän ollaan sitä mieltä, että nykytilanteessa pystytään asioimaan riittävästi. Eteenkin yli 85-vuotiaat (91 prosenttia) ja 75–84-vuotiaat (85 prosenttia) ovat tätä mieltä, kun taas 65–74-vuotiaiden ja varsinkin alle 65-vuotiaiden osalta tätä mieltä olevien osuudet ovat pienemmät (64 prosenttia sekä 42 prosenttia).

Kuvio 17: Pystytäänkö asioimaan palveluliikenteellä riittävän usein sukupuolittain, %



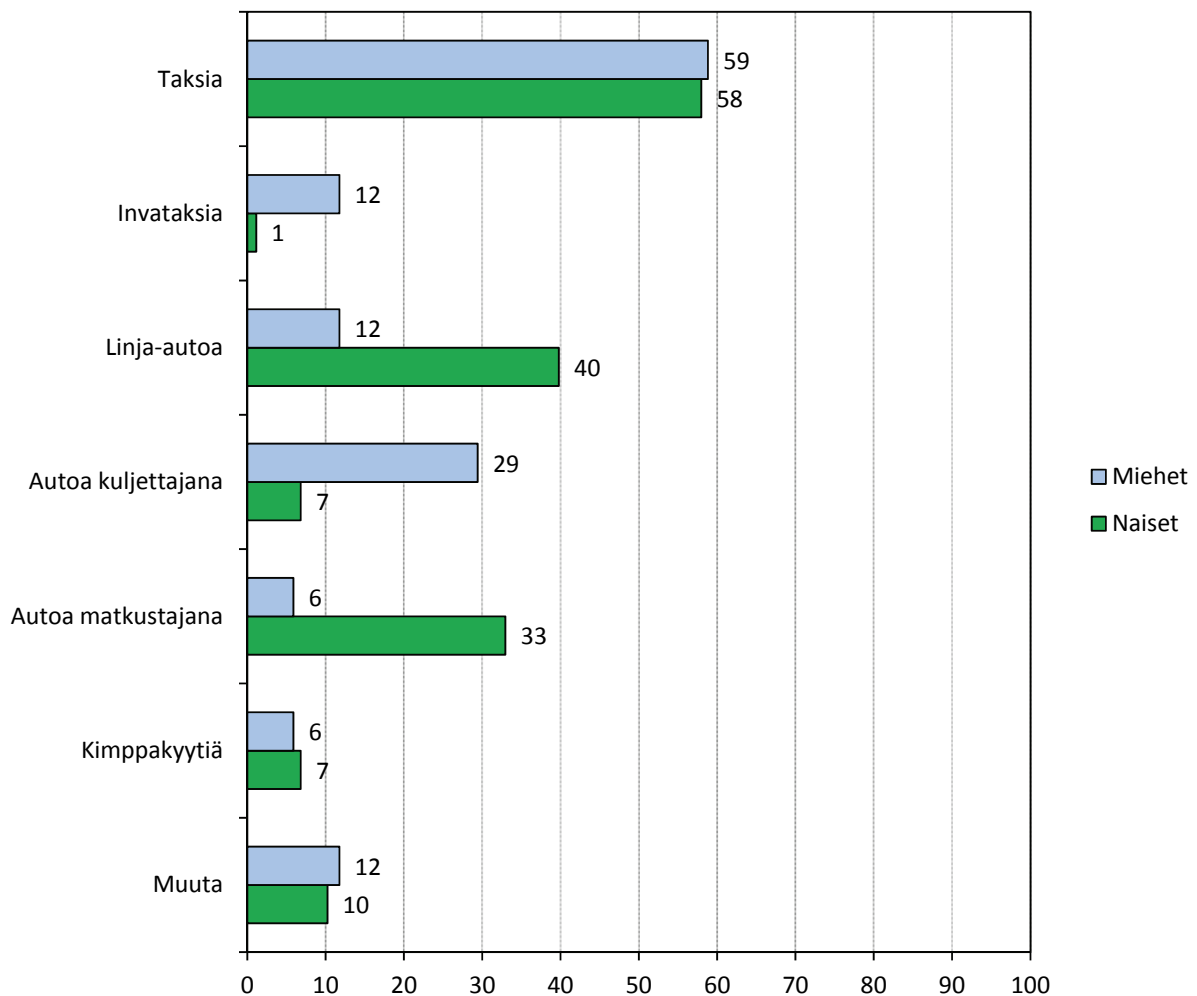
Kuvio 18: Pystytäänkö asioimaan palveluliikenteellä riittävän usein ikäryhmittäin, %



Suurin osa (58 prosenttia) vastaajista käyttää taksia kulkumuotona palveluliikenteen ohella ja myös huomattava osuus (35 prosenttia) käyttää linja-autoa. Monet matkustavat myös autolla joko kuljettajana (10 prosenttia) tai matkustajana (29 prosenttia). Kimppakyyti (7 prosenttia) ja invataksi (3 prosenttia) kuuluvat harvoin käytettäviin kulkumuotoihin, ja muita mainittuja kulkumuotoja ovat polkupyörä ja mopo, mitkä ihmiset käyttävät enimmäkseen kesäisin.

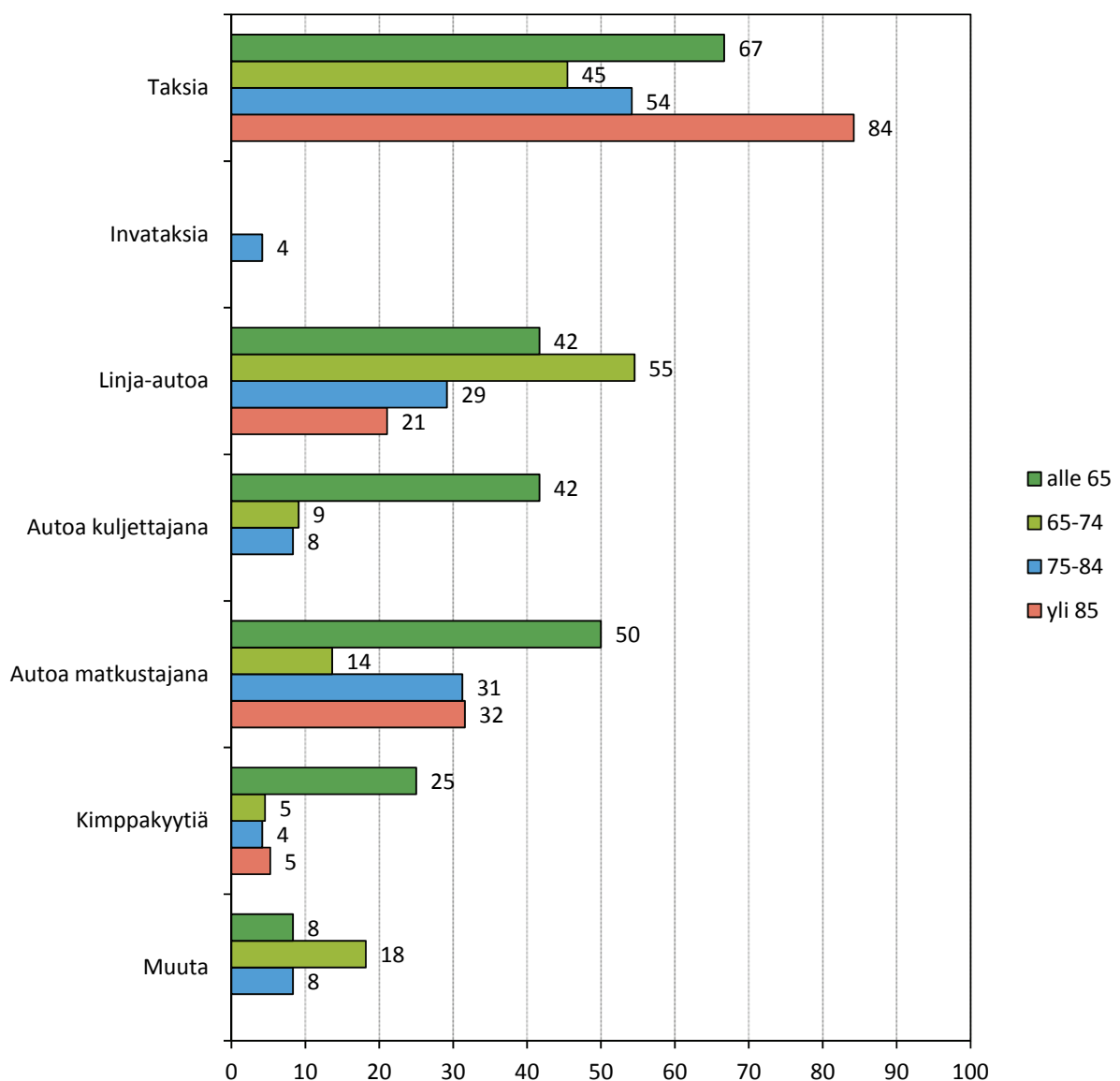
Kuviossa 19 näkyy, että matkustaessaan autolla toimivat miehet yleensä kuljettajina, kun taas naiset ovat enimmäkseen matkustajina. Muita sukupuolten välisiä eroja on linja-autolla matkustamisessa, joka on selvästi suositumpaa naisten keskuudessa (40 prosenttia verrattuna miesten 12 prosenttiin), ja invataksilla kulkemisessa, jota miehet käyttävät suhteellisesti enemmän (12 prosenttia verrattuna naisten 1 prosenttiin).

Kuvio 19: Asiointiin käytettäviä kulkumuotoja palveluliikenteen ohella sukupuolittain, %



Kuviossa 20 on nähtävissä, että taksilla matkustaminen on suosittua jokaisessa ikäryhmissä ja erityisesti yli 85-vuotiaiden keskuudessa, joista peräti 84 prosenttia käyttää taksia palveluliikenteen ohella. Linja-autoakin käytetään yleisesti, ennen kaikkea 65–75- ja alle 65-vuotiaiden joukossa (55 prosenttia sekä 42 prosenttia). Suuri osa alle 65-vuotiaista käyttää myös autoa sekä kuljettajana että matkustajana. Sen sijaan yli 65 vuotta täyttäneet toimivat harvoin kuljettajana autolla matkustaessaan. Kimppakyyti on myös suosittu 65-vuotiaiden joukossa (25 prosenttia), mutta hyvin harvinainen kulkumuoto muissa ikäryhmissä.

Kuvio 20: Asiointiin käytettäviä kulkumuotoja palveluliikenteen ohella ikäryhmittäin, %

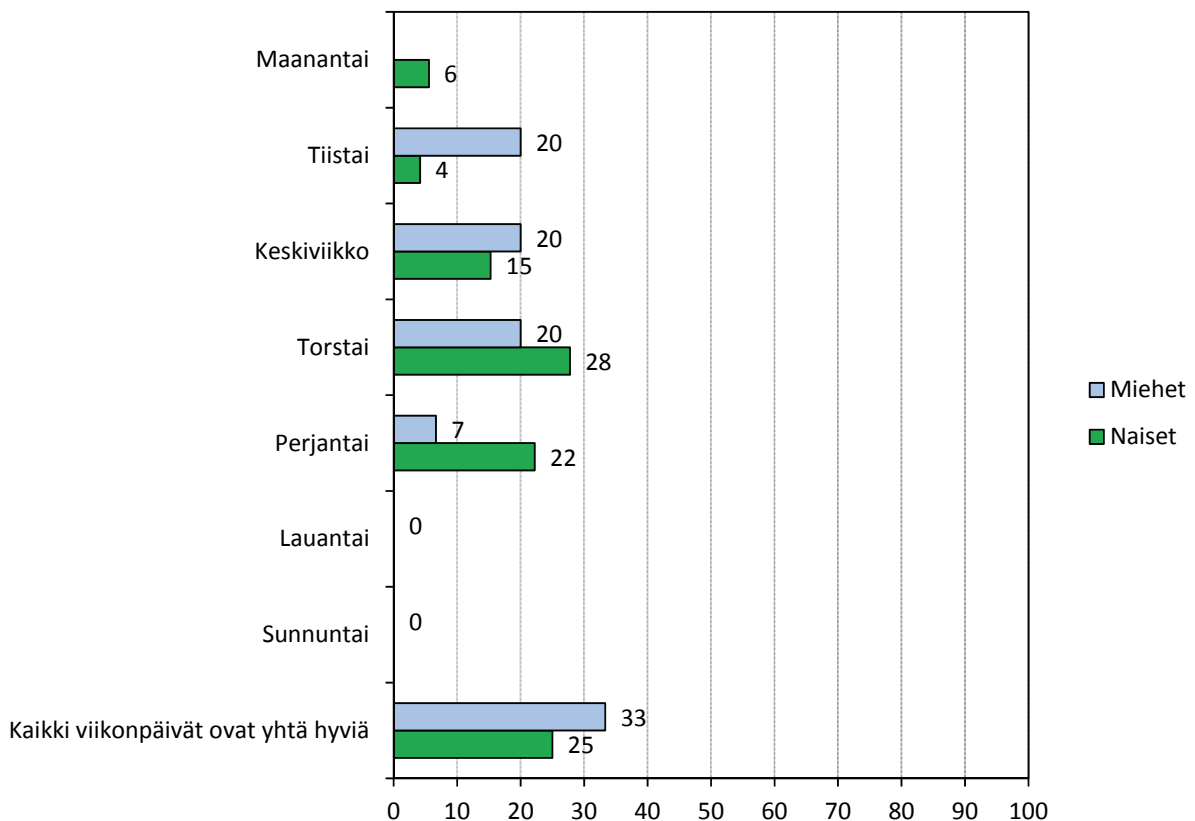


2.2. Asioiden aikataulut

Kysyttäessä mikä päivä on vastaajien mielestä paras asiointipäivä, saivat keskiviikko (16 prosenttia), torstai (26 prosenttia) ja perjantai (20 prosenttia) eniten kannatusta. Lauantai ja sunnuntai eivät ole kenenkään mielestä parhaita asiointipäiviä, eivätkä maanantai (5 prosenttia) ja tiistai (7 prosenttia) ole erityisessä suosiossa. Huomattava osuus vastaajista (26 prosenttia) ilmoitti kuitenkin, että kaikki päivät ovat yhtä hyviä, ja kuten kuviosta 21 ilmenee, on tätä mieltä olevien osuus korkeampi miesten kuin naisten keskuudessa (33 prosenttia verrattuna 25 prosenttiin). Muuten miehet asioivat mieluiten keskellä viikkoa (tiistaista torstaihin) ja naiset mieluiten torstaisin tai perjantaisin.

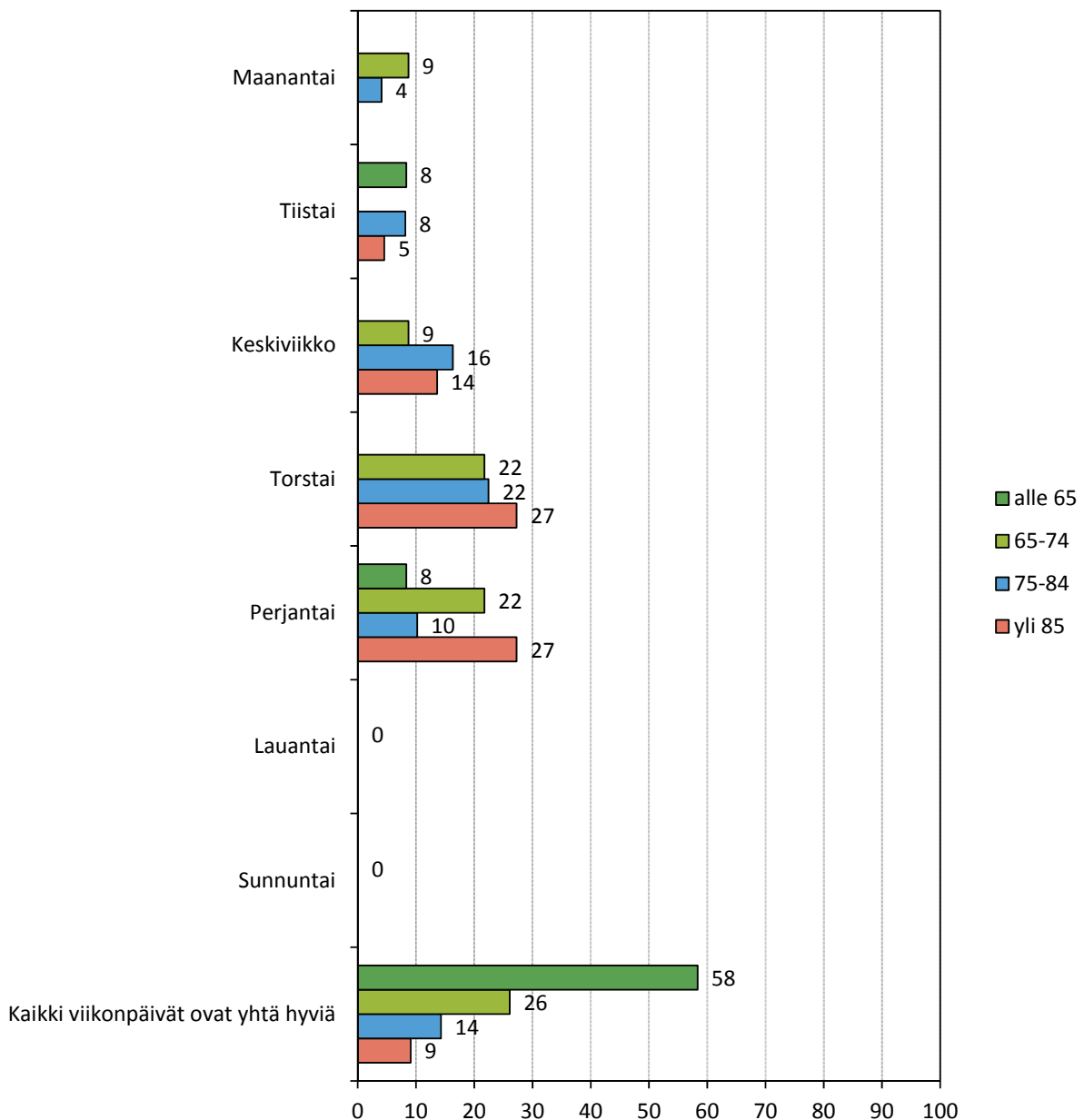
Vastaajat saivat myös halutessaan kertoa miksi juuri valittu päivä on heille paras. Useimmiten syynä mainitaan, että on totuttu käymään asioimassa tiettyinä päivinä. Pankit ja virastot ovat auki vain arkipäivisin, joten siksi viikonloppu ei ole monille sopiva. Torstaina ja perjantaina käydään yleensä ruokaostoksilla viikonloppua varten. Toripäivät ovat myös jotain, mikä saa ihmiset liikkumaan.

Kuvio 21: Paras asiointipäivä sukupuolittain, %



Torstain ja perjantain suosio näkyy myös eri-ikäisten vastauksissa (katso kuvio 22). Huomionarvoista on kuitenkin se, että enemmistö (58 prosenttia) alle 65-vuotiaista on sitä mieltä, että kaikki viikonpäivät ovat yhtä hyviä. Sen sijaan yli 65-vuotiaiden ikäryhmissä ovat tätä mieltä olevien osuudet selvästi pienemmät ja osuus pienenee mitä vanhemmasta ikäryhmästä on kyse. Näin ollen tietyn asiointipäivän tärkeys vaikuttaa lisääntyvän vanhetessa.

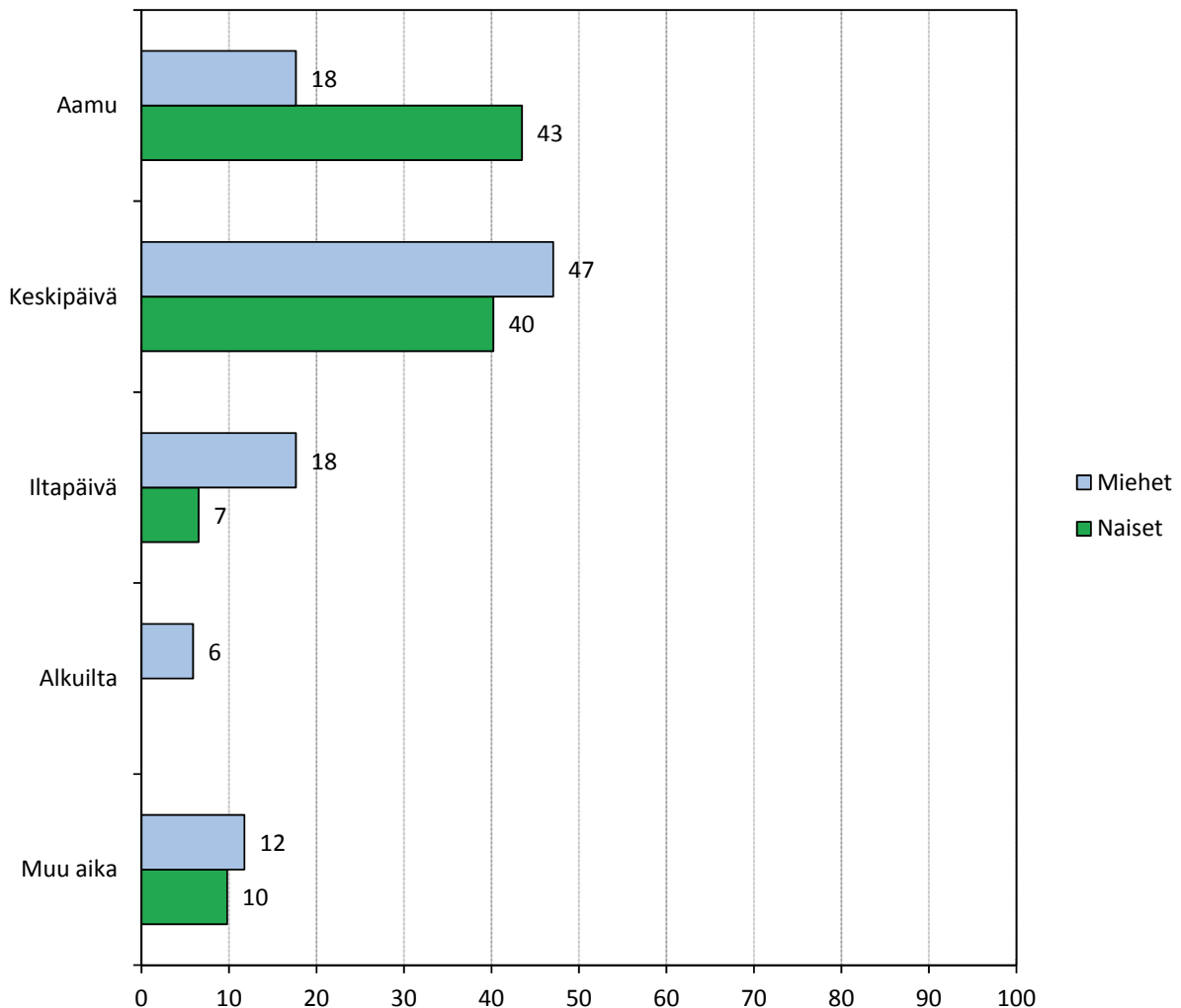
Kuvio 22: Paras asiointipäivä ikäryhmittäin, %



Suosituimmat ajankohdat asiointille ovat yleisesti katsottuna keskipäivä (41 prosenttia) ja aamu (39 prosenttia). Harva sen sijaan pitää iltapäivää (8 prosenttia) tai alkuiltaa (1 prosenttia) parhaana aikana asiointimatkojen tekemiseen. Heidän joukossaan, jotka vastasivat "Muu aika", saavat aamupäivä ja ennen kaikkea kello 10 paljon kannatusta. Kello 10 siitä syystä, että pankit ja jotkut kaupat avaavat ovensa vasta sen jälkeen.

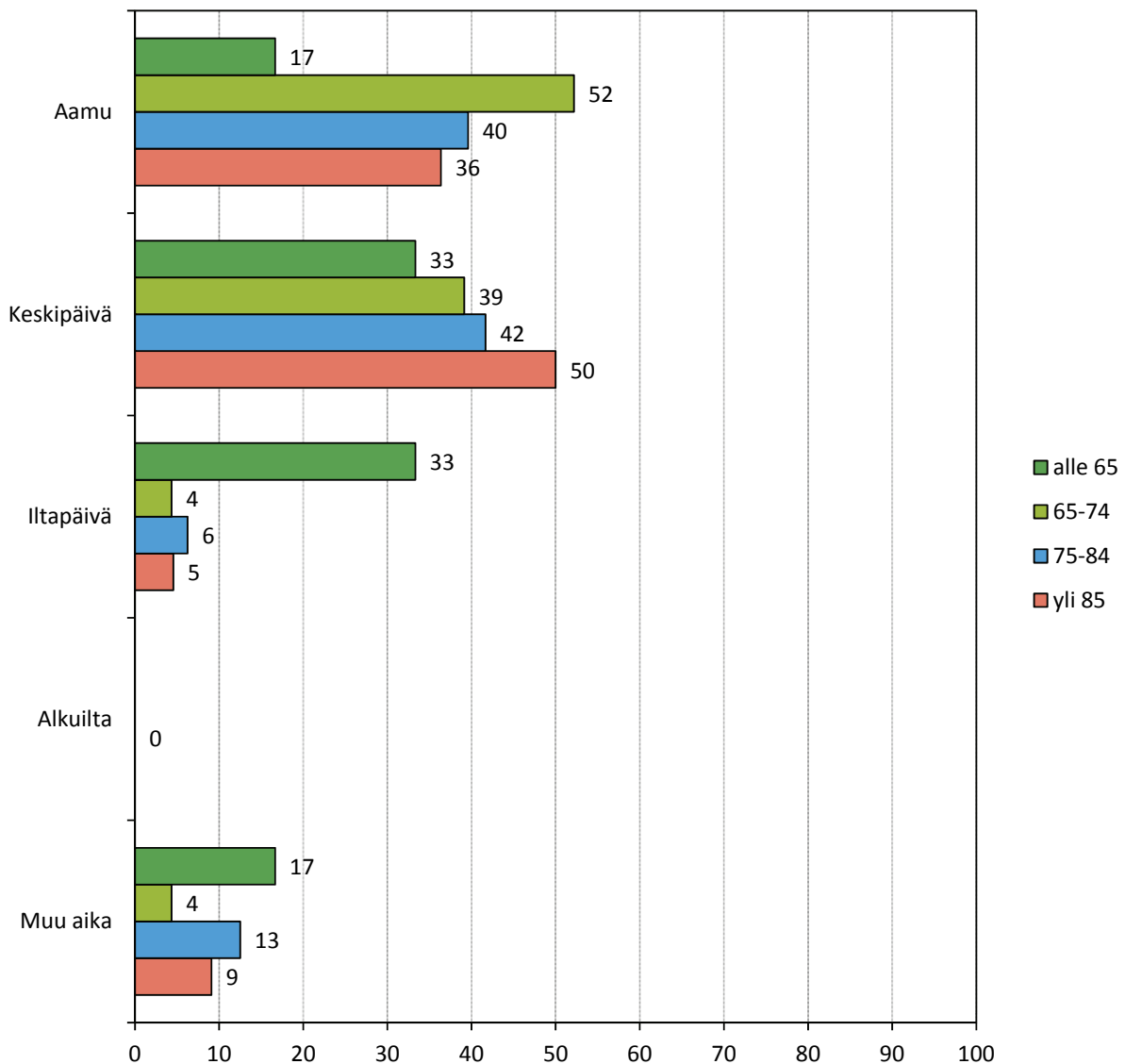
Sukupuolittain tarkasteltaessa keskipäivä on selvästi suosituin ajankohta miesten osalta, kun taas aamu ja keskipäivä ovat melkein yhtä hyviä aikoja naisten keskuudessa (katso kuvio 23). Vaikka keskipäivää myöhempien aikojen vastausmäärät ovat pienet, saavat nämä ajat enemmän kannatusta miehiltä kuin naisilta.

Kuvio 23: Paras aika päivässä asiointimatkojen tekemiseen sukupuolittain, %



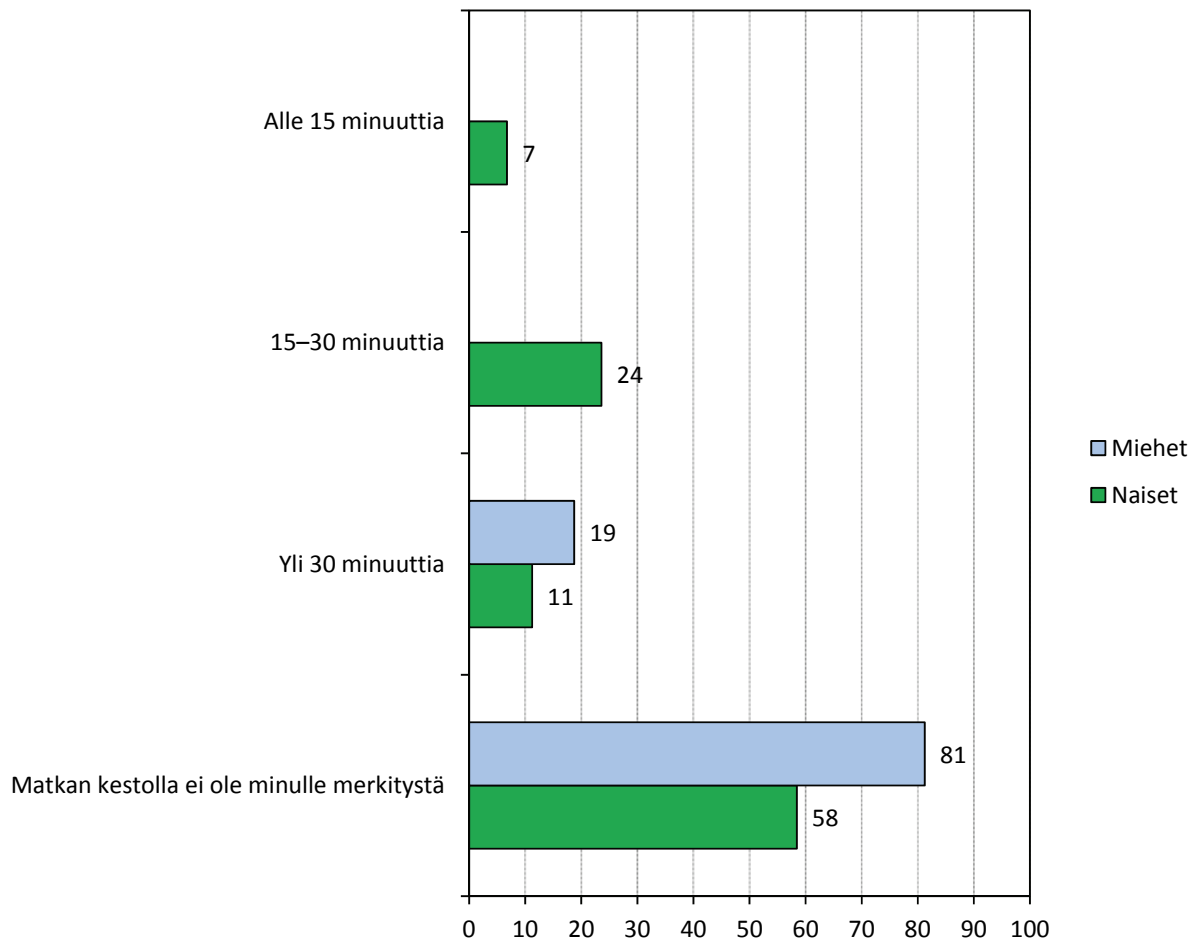
Eri-ikäisten vastauksia tarkasteltaessa aamu on suosituin ajankohta 65–74-vuotiaiden keskuudessa ja keskipäivä yli 85-vuotiaiden joukossa (katso kuvio 24). Aamu ja keskipäivä ovat selvästi suosituimmat ajat verrattuna muihin aikoihin, paitsi alle 65-vuotiaiden osalta. Heille keskipäivä ja iltapäivä ovat sen sijaan parhaat ajat asiointimatkoja varten.

Kuvio 24: Paras aika päivässä asiointimatkojen tekemiseen ikäryhmittäin, %



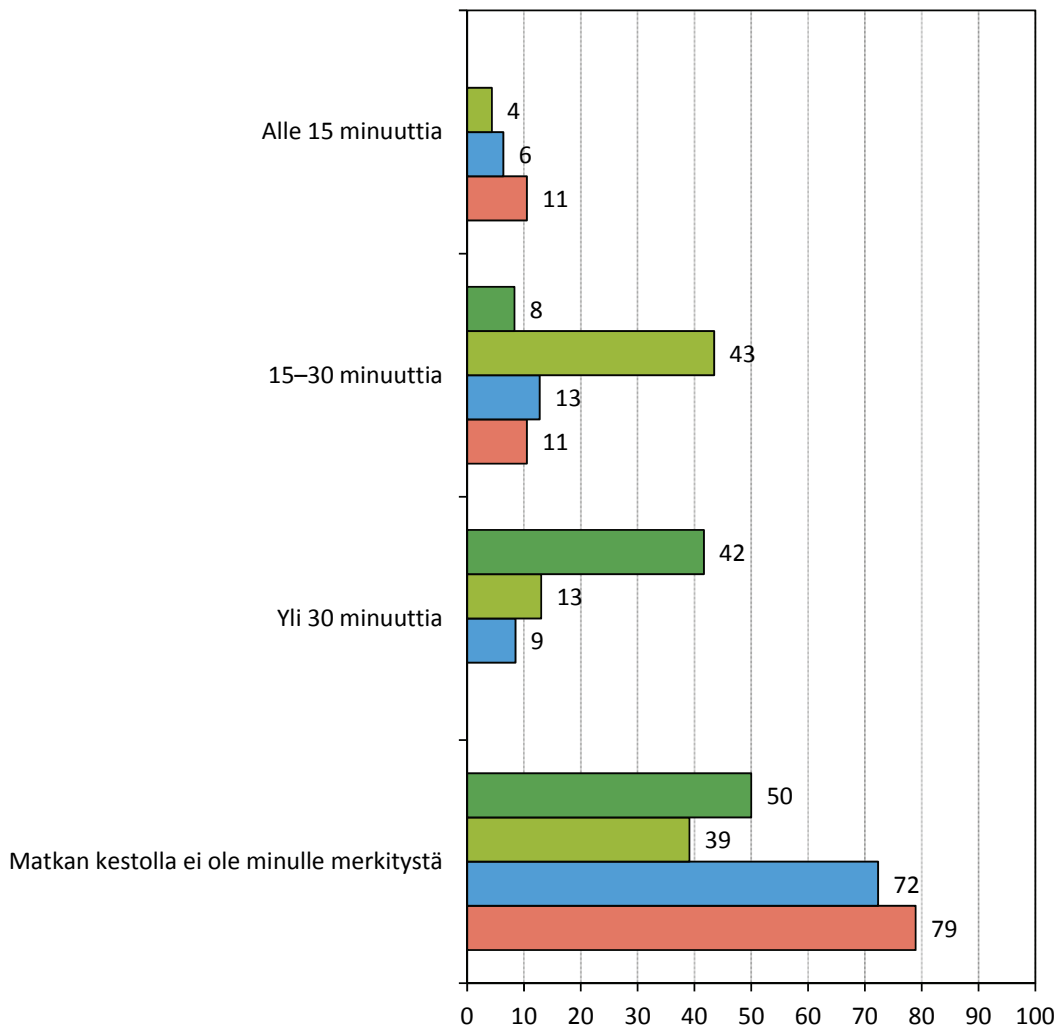
Kysyttäessä mikä on sopiva asiointimatkaan kuuluva aika, eli kuljetusaika kodista asiointikohteeseen, on selvä enemmistö (62 prosenttia) sitä mieltä, että matkan kestolla ei ole merkitystä. Kuten kuviosta 25 käy ilmi, miehet ovat naisia useammin tätä mieltä (81 prosenttia verrattuna 58 prosenttiin). Sen lisäksi noin neljäsosa naisista pitää 15–30 minuutin matkaa sopivana.

Kuvio 25: Asiointimatkaan kuluva aika sukupuolittain, %



Kuviossa 26 näkyy myös, että huomattava osuus (43 prosenttia) 65–74-vuotiaista pitää 15–30 minuutin matkustamisaikaa sopivana, kun taas melkein yhtä suuri osuus alle 65-vuotiaista pitää yli 30 minuuttia sopivana. Kuitenkin suurimmalle osalle matkan kestolla ei ole merkitystä ja tätä mieltä olevat vastaajat löytyvät ennen kaikkea 75–84- ja yli 85-vuotiaiden joukosta (72 prosenttia sekä 79 prosenttia). Vastausten perusteella voidaan sanoa, että palveluliikenteen olemassaolo näyttäisi olevan tärkeämpi tekijä kuin matkaan kuuluva aika, eteenkin vanhimmissa ikäryhmissä.

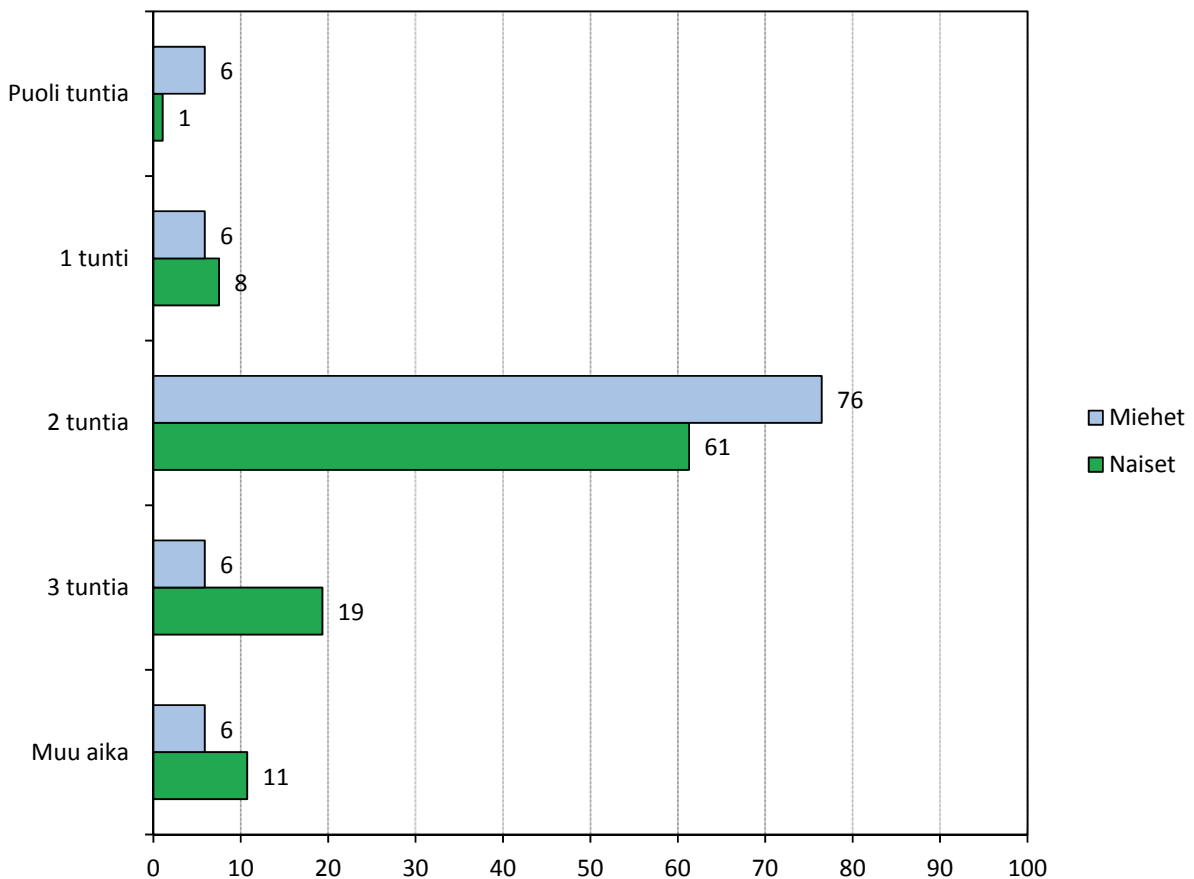
Kuvio 26: Asiointimatkaan kuluva aika ikäryhmittäin, %



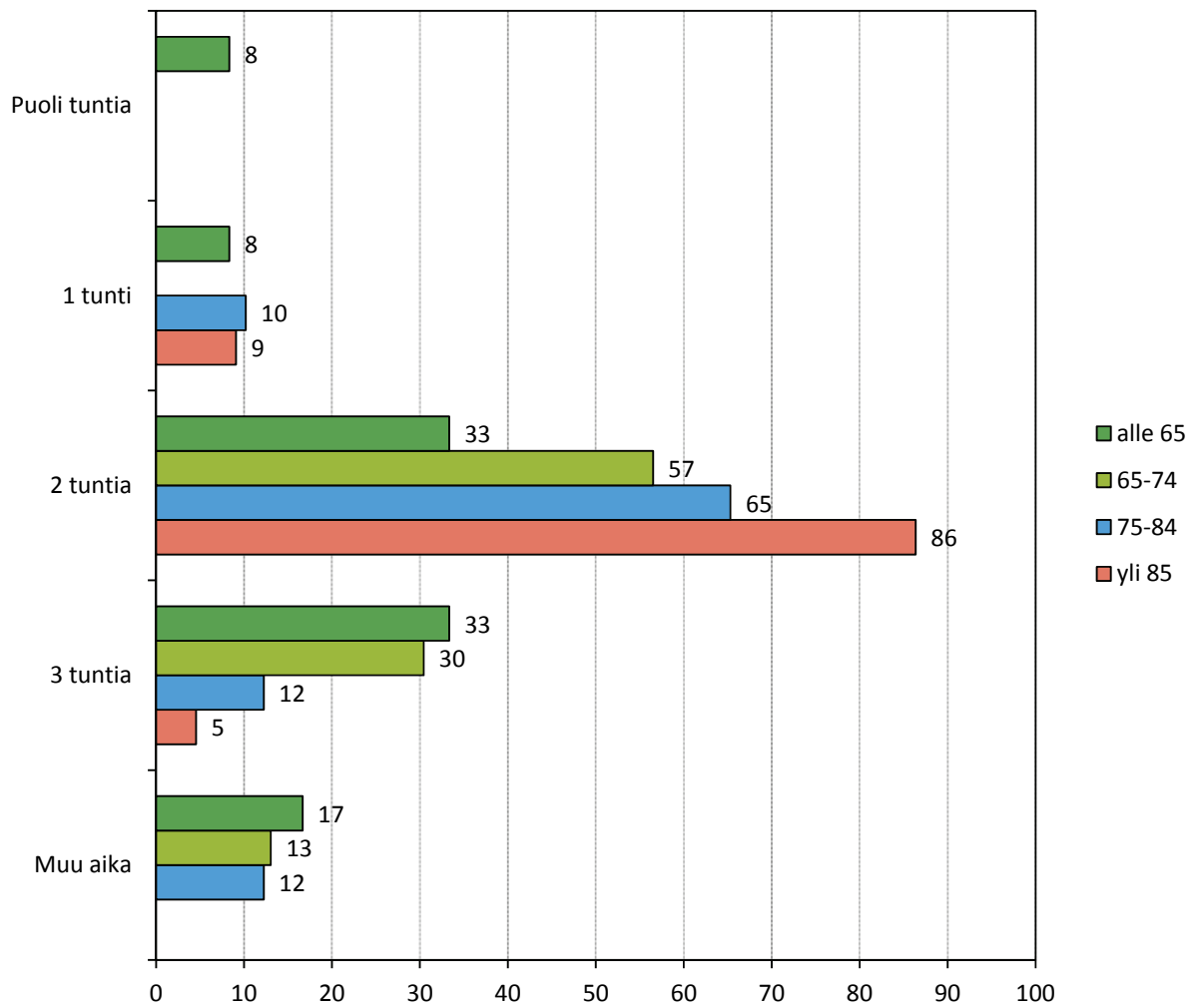
Matkan keston sopivuuden lisäksi kyselyn vastaajat saivat kertoa, mikä on heille sopiva asiointiin käytettävä aika. Yhteensä 64 prosenttia pitää kahta tuntia sopivana aikana ja kuten kuviossa 27 on nähtävissä, miehet ovat naisia useammin tätä mieltä (76 prosenttia verrattuna 61 prosenttiin). Muut vaihtoehdot eivät saa paljon kannatusta lukuun ottamatta kolmea tuntia, joka saa noin 20 prosentin kannatuksen naisten keskuudessa. Eri ikäryhmissä kaksi tuntia saa eniten kannatusta, mutta myös suuri osuus alle 75-vuotiaista ilmoitti kolmen tunnin ajan olevan sopiva (katso kuvio 28).

”Muu aika” -vastanneet mainitsevat myös aikoja puolestatoista tunnista ylöspäin. Tarvittava aika riippuu tietysti siitä, millaisia asioita pitää saada hoidettua. Joskus asiointi yhdessä paikassa voi viedä paljon aikaa, kun taas vierailu toisessa paikassa saattaa käydä nopeastikin. Koska monet näyttävät tarvitsevan kaksi tuntia, tai joskus vielä enemmän, hoitaakseen asioitaan, pitäisi pyrkiä siihen, että vähintään kahden tunnin asiointiaika olisi aina käytettävissä palveluliikenteen käyttäjille.

Kuvio 27: Asiointiin käytettävä aika sukupuolittain, %



Kuvio 28: Asiointiin käytettävä aika ikäryhmittäin, %

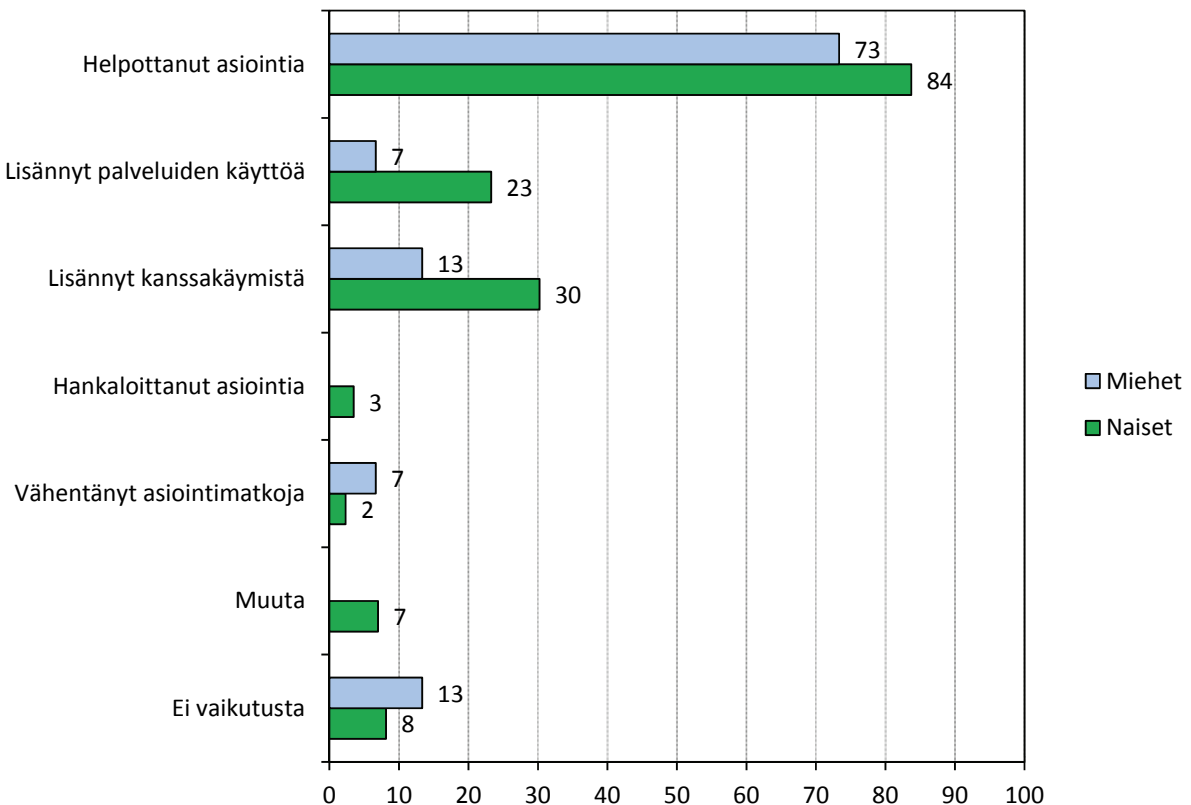


2.3.Kokemukset ja tyytyväisyys

Valtaosa (82 prosenttia) vastanneista on sitä mieltä, että palveluliikenne on helpottanut asiointia heidän arkielämässään. Monet myös kokevat palveluliikenteen lisänneen palveluiden käyttöä (28 prosenttia) ja kanssakäymistensä (21 prosenttia). Kaiken kaikkiaan vain muutamien (9 prosenttia) vastaajien mielestä palveluliikenteellä ei ole ollut lainkaan vaikutusta heihin. Toinen myönteinen asia on myös se, että vain harva kokee, että palveluliikenne olisi hankaloittanut asiointia (3 prosenttia) tai vähentänyt asiointimatkojen tekemistä (3 prosenttia). Näiden havaintojen perusteella voidaan todeta, että palveluliikenne täyttää paikkansa ja helpottaa monen ihmisen arkipäivää.

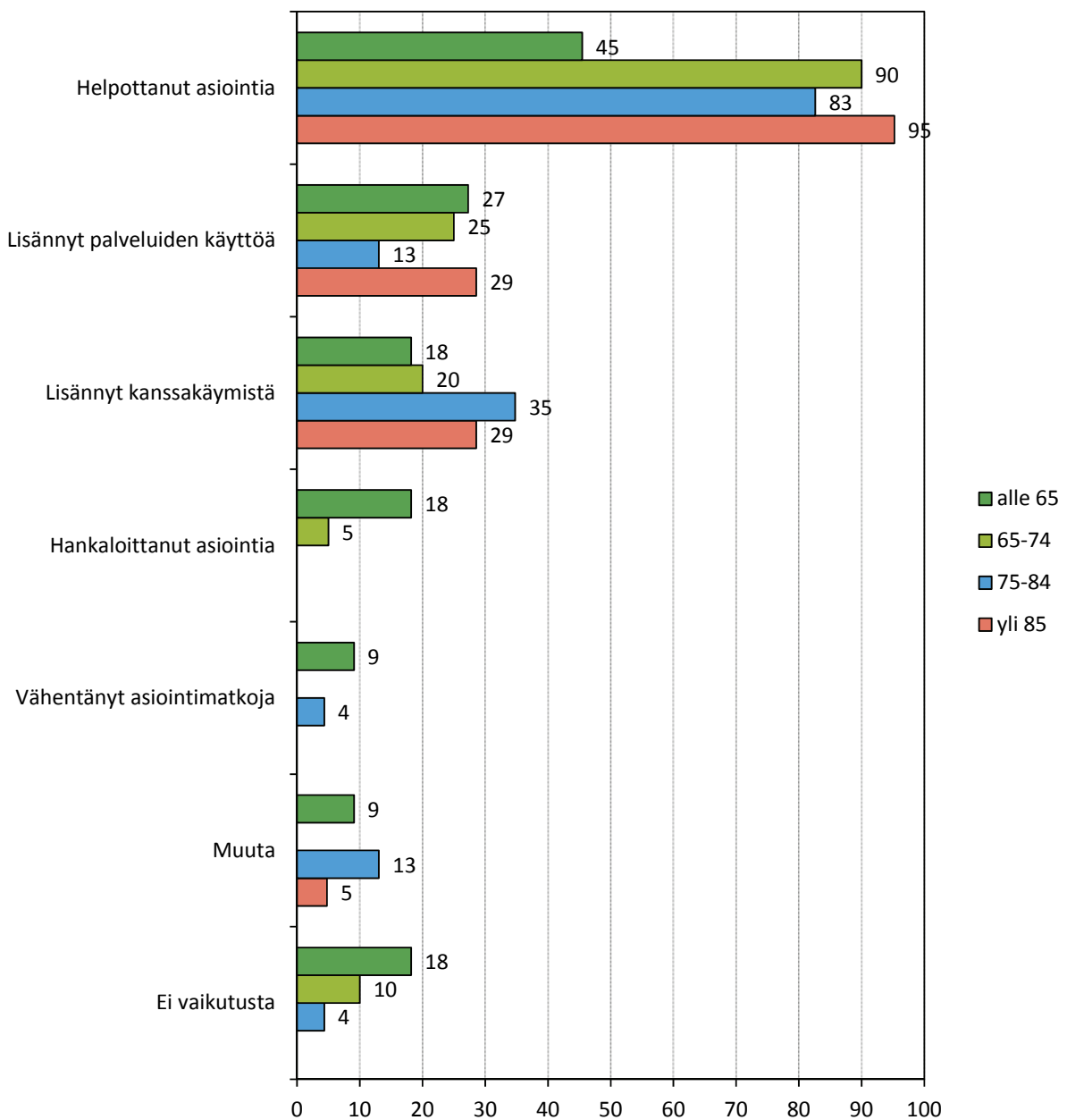
Kuten kuviosta 29 näkyy, naiset ovat miehiä useammin sitä mieltä, että palveluliikenne on helpottanut asiointia (84 prosenttia verrattuna miesten 73 prosenttiin). Naisten keskuudessa myös monet kokevat, että palveluiden käyttö ja kanssakäyminen ovat lisääntyneet palveluliikenteen avulla. Sen sijaan suurin osa miehistä ei koe, että palveluliikenteellä olisi ollut näissä tapauksissa vaikutusta heihin.

Kuvio 29: Palveluliikenteen vaikutukset arkeen sukupuolittain, %



Yli 65-vuotiaat ovat lähes poikkeuksetta sitä mieltä, että palveluliikenne on helpottanut heidän asiointiaan (katso kuvio 30). Sen sijaan vain alle puolet (45 prosenttia) alle 65-vuotiasta on tätä mieltä. Palveluiden käytön lisääminen koetaan melkein samalla tasolla (25–29 prosenttia) jokaisessa ikäryhmässä, paitsi 75–84-vuotiaiden osalta. Sen sijaan tässä ikäryhmässä kanssakäyminen on lisääntynyt eniten, ja myös yli 85-vuotiaat kokevat alle 75-vuotiaita useammin, että näin on käynyt.

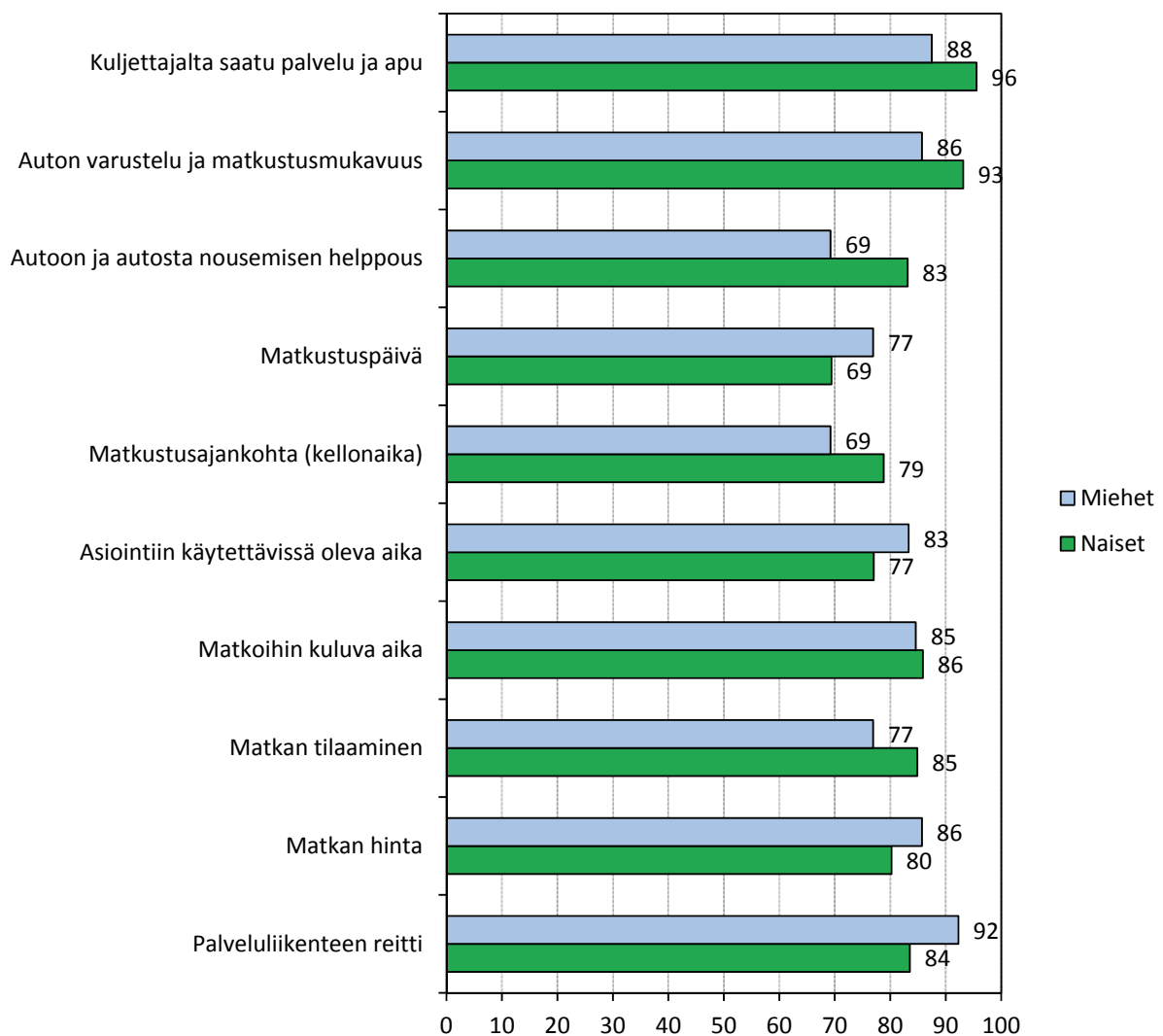
Kuvio 30: Palveluliikenteen vaikutukset arkeen ikäryhmittäin, %



Lopuksi vastaajat saivat ottaa kantaa erilaisiin palveluliikenteeseen liittyviin asioihin ja kertoa ovatko he tyytyväisiä vai tyytymättömiä niihin. Kaiken kaikkiaan käyttäjät ovat tyytyväisiä etenkin kuljettajalta saatuun palveluun ja apuun (94 prosenttia) sekä auton varusteluun ja matkustusmukavuuteen (92 prosenttia). Sen sijaan tyytyväisyys matkustuspäiviin ja matkustusajankohtiin ei ole yhtä korkea (70 prosenttia sekä 78 prosenttia).

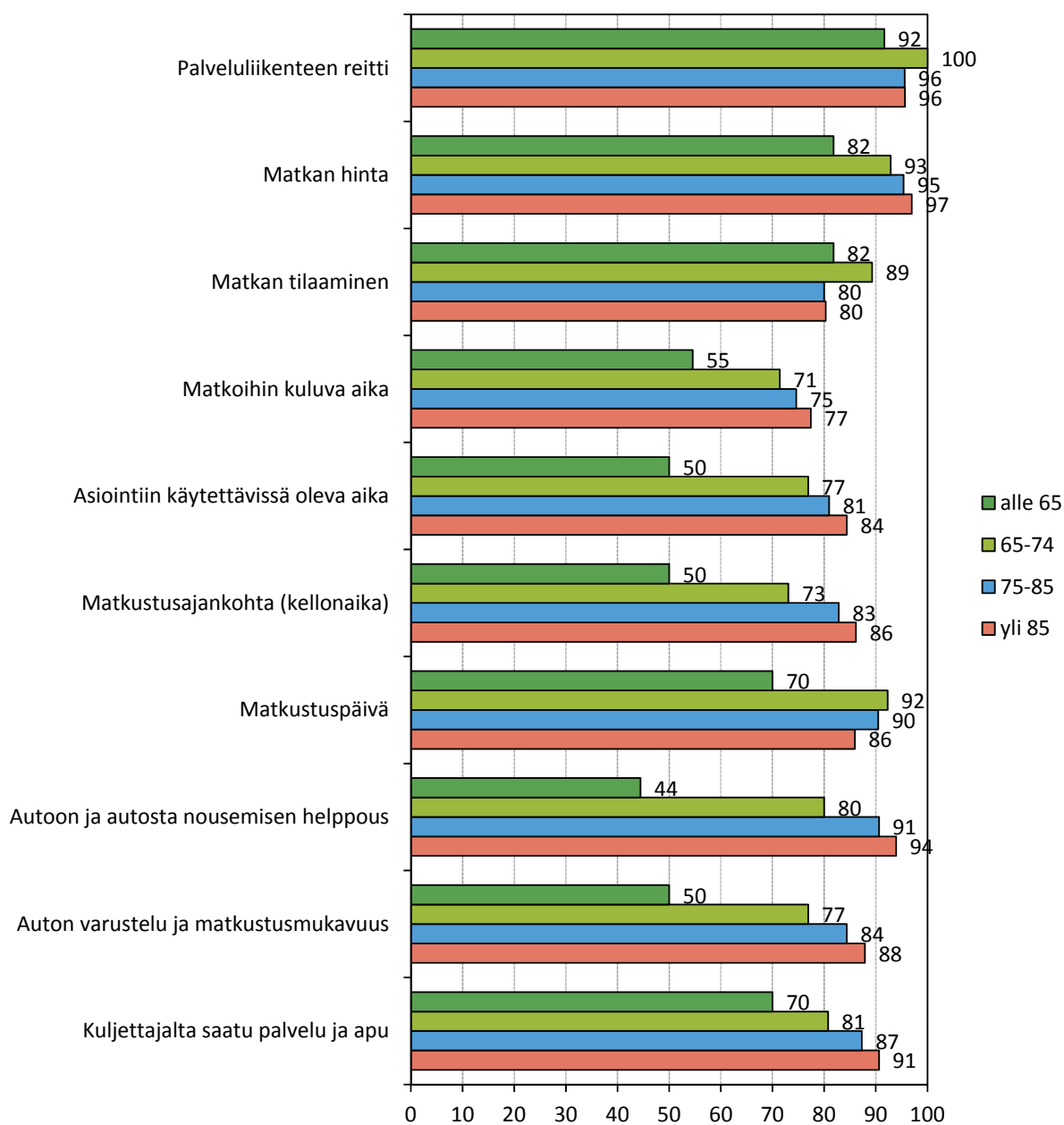
Kuten kuviosta 31 ilmenee, eri asioiden tyytyväisyysasteessa löytyy pieniä sukupuolten välisiä eroja, mutta kokonaiskuva on varsin selvä – suurin osa sekä miehistä että naisista on selvästi tyytyväisiä jokaiseen esitettyyn asiaan.

Kuvio 31: Tyytyväisyys eri palveluliikenteeseen liittyviin asioihin sukupuolittain, % (Niiden vastanneiden osuudet, jotka kertovat olevansa tyytyväisiä)



Eri-ikäisten tyytyväisyys esitettyihin asioihin on myös korkea, paitsi alle 65-vuotiaiden osalta, joista vain noin puolet on tyytyväisiä matkoihin kuluvaan ja asiointiin käytettävissä olevaan aikaan sekä matkustuskellonaikaan, autoon nousemisen helppouteen sekä auton varusteluun ja matkustusmukavuuteen (katso kuvio 32). Yleisesti katsottuna tyytyväisyysaste näyttäisi olevan sitä korkeampi mitä vanhemmasta ikäryhmästä on kyse.

Kuvio 32: Tyytyväisyys eri palveluliikenteeseen liittyviin asioihin ikäryhmittäin, % (Niiden vastanneiden osuudet, jotka kertovat olevansa tyytyväisiä)



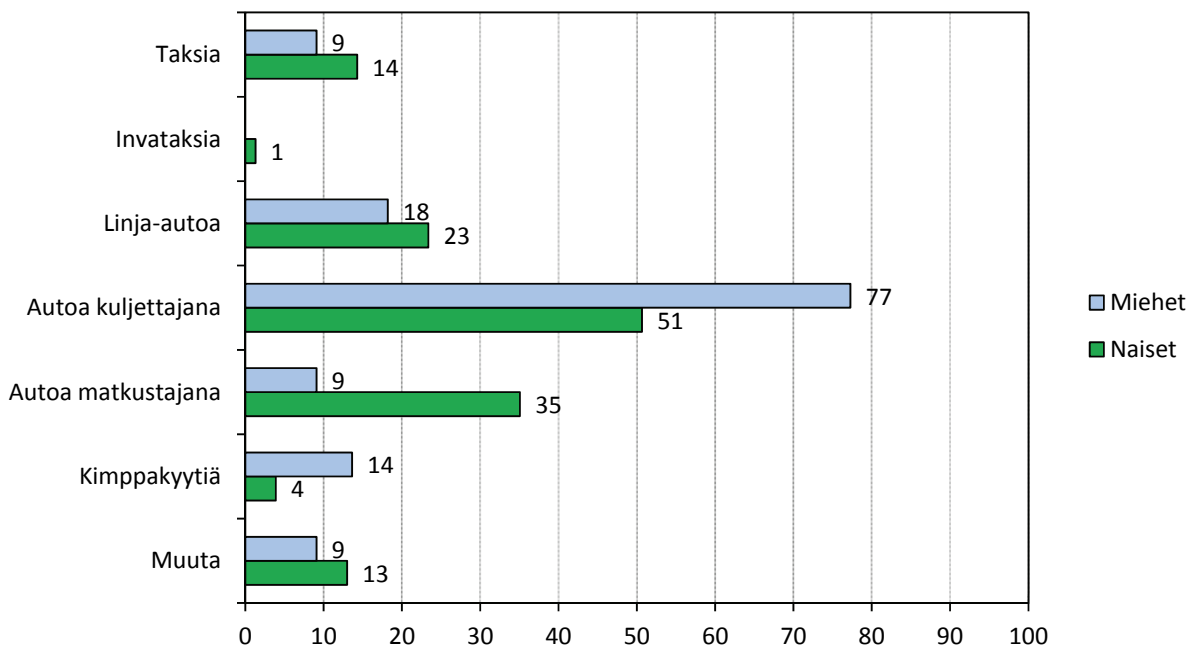
3. Muiden kuin palveluliikenteen käyttäjien vastaukset

Niille vastaajille, jotka ilmoittivat, että he eivät käytä palveluliikennettä, esitettiin osittain samankaltaisia kysymyksiä kuin palveluliikenteen käyttäjille. Lisäksi he saivat vastata myös toisenlaisiin kysymyksiin. Yhteensä saatiin 104 vastausta – 22 miestä ja 82 naista. Ikäryhmittäisessä esittelyssä 75–84-vuotiaiden ja yli 85-vuotiaiden vastaukset on poikkeuksellisesti laskettu yhteen, koska niiden yli 85-vuotiaiden määrä, jotka ilmoittivat käyttävänsä palveluliikennettä, on pieni (6 vastausta).

Kysyttäessä vastaajilta, mitä kulkumuotoja he käyttävät palveluliikenteen sijaan, suurin osa ilmoitti, että he matkustavat autolla joko kuljettajana (57 prosenttia) tai matkustajana (29 prosenttia). Linja-autoa käyttää 22 prosenttia ja taksia 13 prosenttia, kun taas vain pieni osuus käyttää kimppakyytiä (6 prosenttia) tai invataksia (1 prosenttia). Muiden kulkumuotojen yhteydessä mainitaan muun muassa polkupyörä ja kävely.

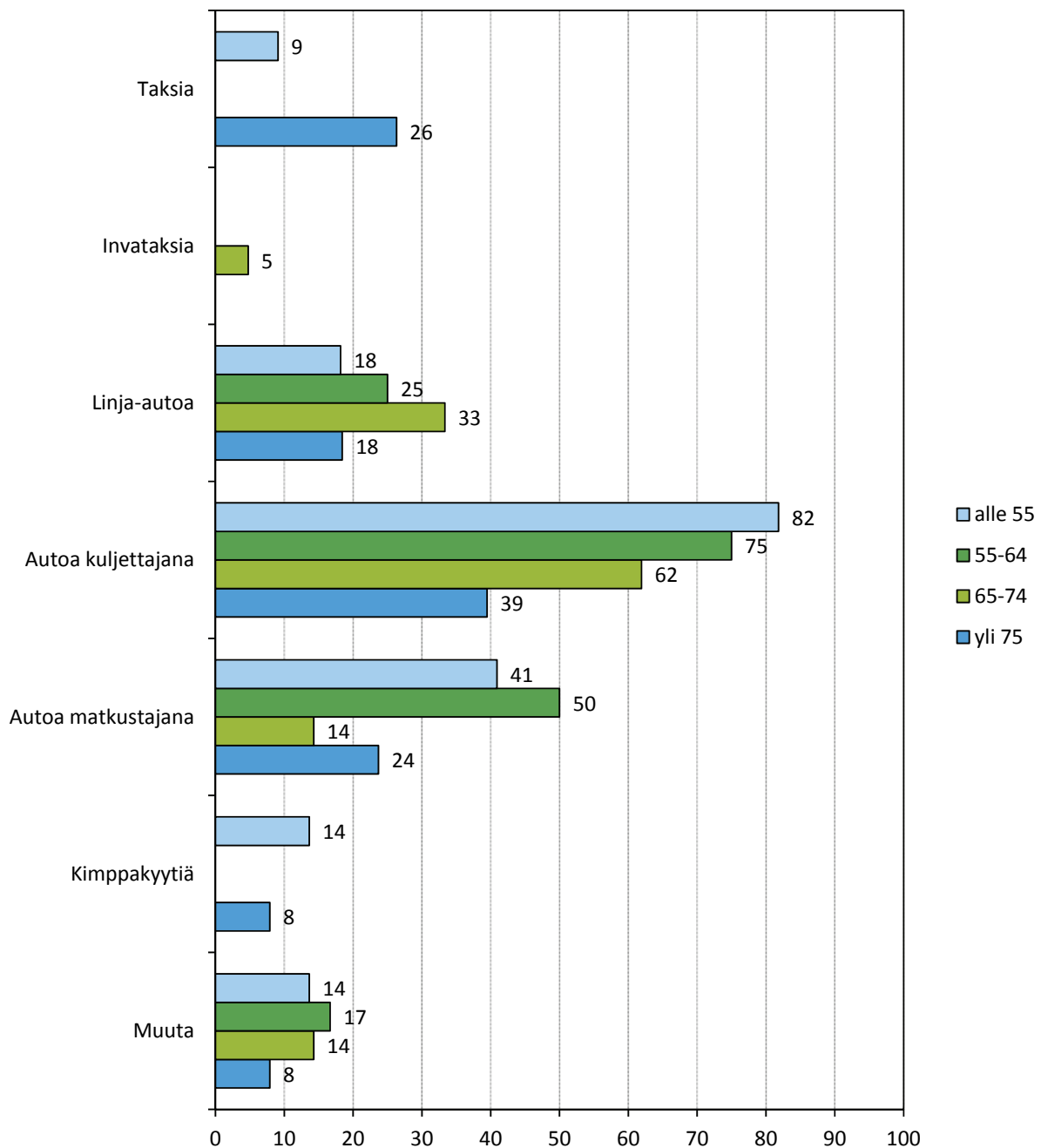
Kuten kuvio 33 kertoo, toimivat miehet yleensä auton kuljettajana ja harvoin matkustajana. Naisten osalta järjestys on sama, mutta erot kuljettajana ja matkustajana toimineiden osuuksissa ovat pienempiä. Sen lisäksi taksi on yleisempi kulkumuoto naisten keskuudessa (14 prosenttia verrattuna miesten 9 prosenttiin) ja kimppakyyti miesten osalta (14 prosenttia verrattuna naisten 4 prosenttiin).

Kuvio 33: Asiointiin käytettäviä kulkumuotoja palveluliikenteen sijaan sukupuolittain, %



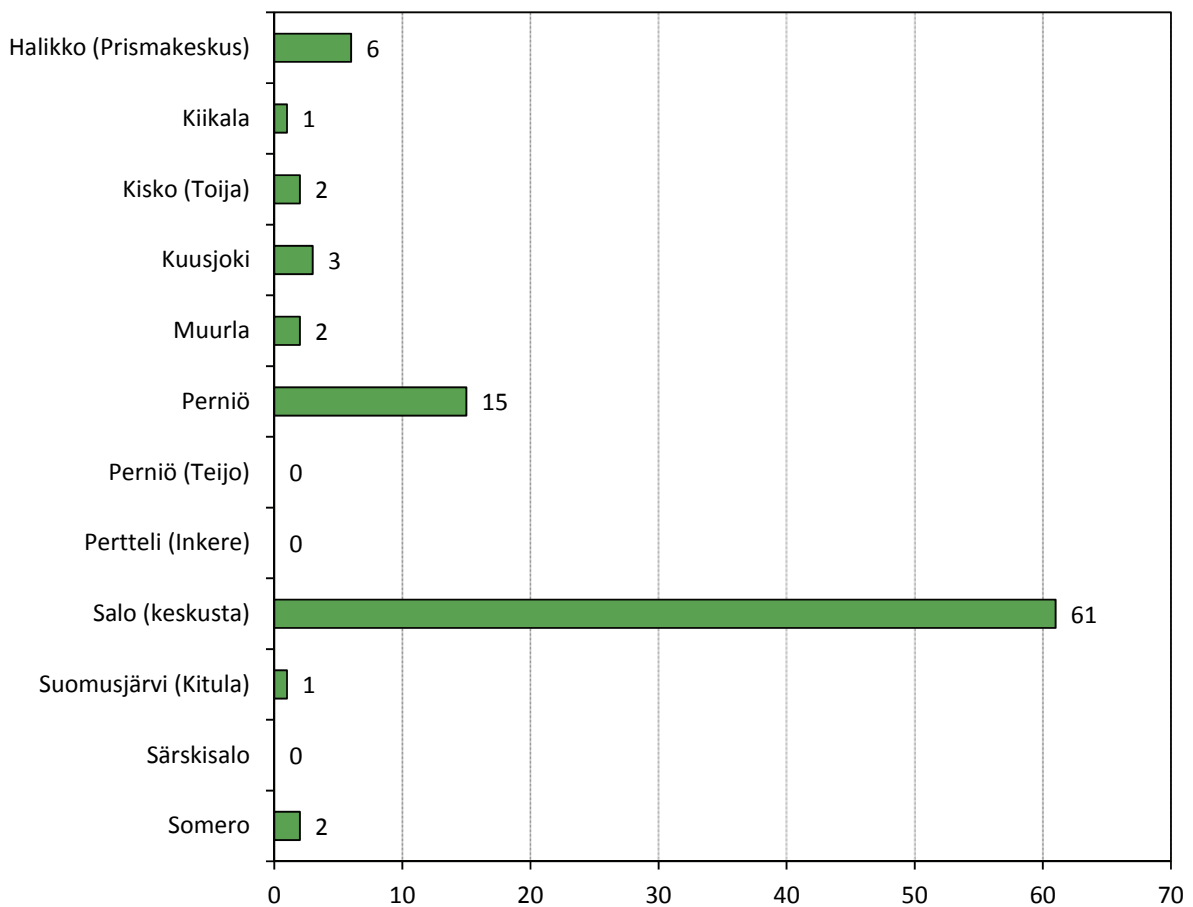
Kuten kuviosta 34 näkyy, auto on yleisin kulkumuoto kaikissa ikäryhmissä, ja matkustaminen autolla näyttäisi vähenevän iän noustessa. Huomattava osuus (26 prosenttia) yli 75-vuotiaista käyttää taksiakin. Lukuun ottamatta yli 75-vuotiaita matkustaminen linja-autolla on sen sijaan jonkin verran yleisempää, mitä vanhemmasta ikäryhmästä on kyse.

Kuvio 34: Asiointiin käytettäviä kulkumuotoja palveluliikenteen sijaan ikäryhmittäin, %

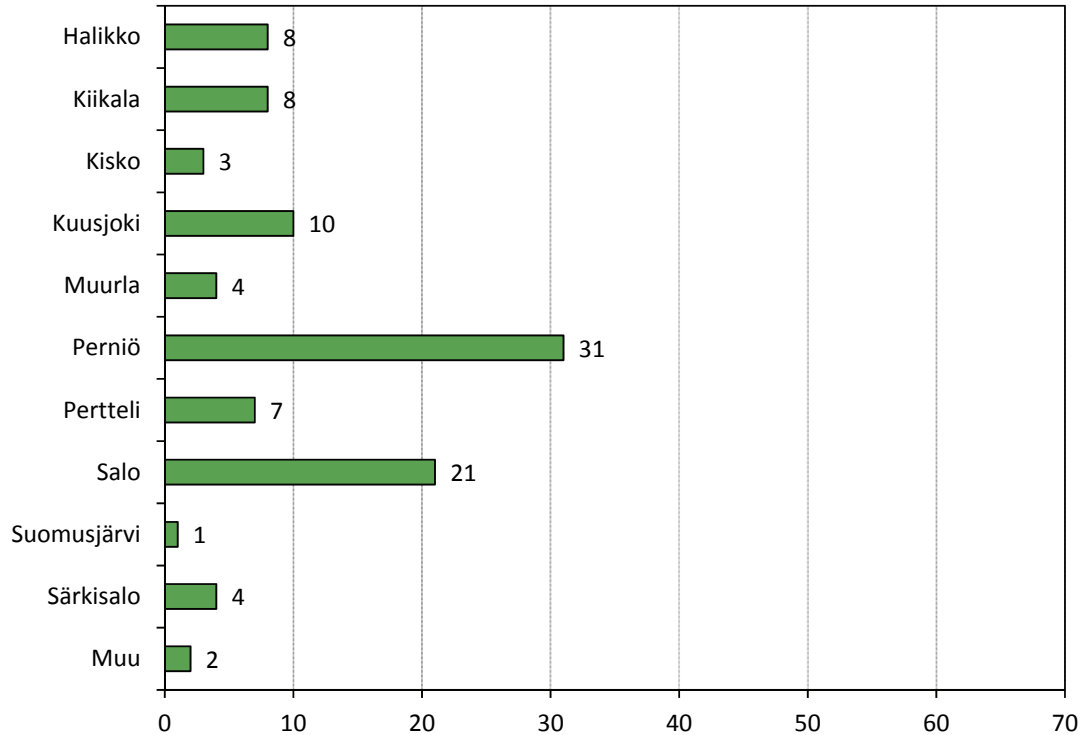


Tarkasteltaessa vastaajien ensisijaista asiointikohdetta tilanne on samankaltainen kuin palveluliikenteen käyttäjien osalta. Salon keskusta on ylivoimainen verrattuna muihin kuntakeskuksiin, joista ainoastaan Perniö ja pienellä varauksella Halikkokin vetävät jonkin verran väkeä (katso kuvio 35). Kuvion 36 perusteella, jossa näkyy vastaajien määrä asuinpaikkakunnittain, voidaan myös tässä tapauksessa todeta, että suuri osa asukkaista Salon ympäröivissä kuntakeskuksissa suuntaa enimmäkseen Salon keskustaasioidakseen, eikä oman alueen keskusta.

Kuvio 35: Muiden vastaajien ensisijainen asiointikohde, lkm



Kuvio 36: Muiden vastaajien asuinpaikkakunta, lkm

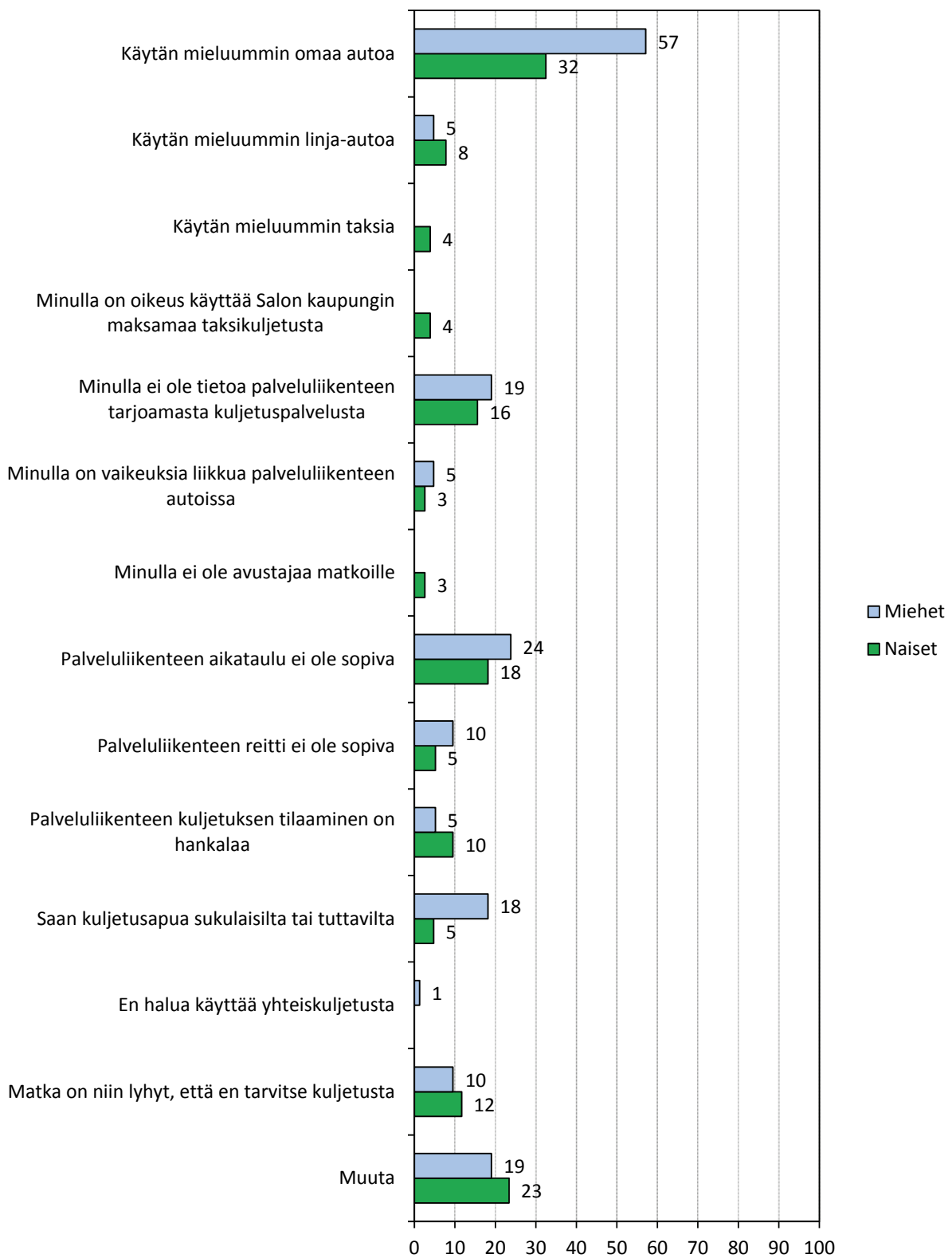


Kysyttäessä vastaajilta miksi he eivät käytä palveluliikennettä, yleisin vastaus oli, että he liikkuvat mieluummin omalla autolla (38 prosenttia). Muut yleisimmät syyt olivat palveluliikenteen aikataulujen epäsopivuus (19 prosenttia), palveluliikenteen tiedon puuttuminen (16 prosenttia) ja sukulaisilta tai tuttavilta saatu kuljetusapu (15 prosenttia). "Muu" -vastanneiden kategoriassa todetaan, että tällä hetkellä heillä ei ole tarvetta käyttää palveluliikennettä, mutta joskus tulevaisuudessa se voisi olla hyödyksi. Heidän joukossaan mainitaan useasti myös tiedon puute, epäsopivat reitit ja polkupyörällä liikkuminen.

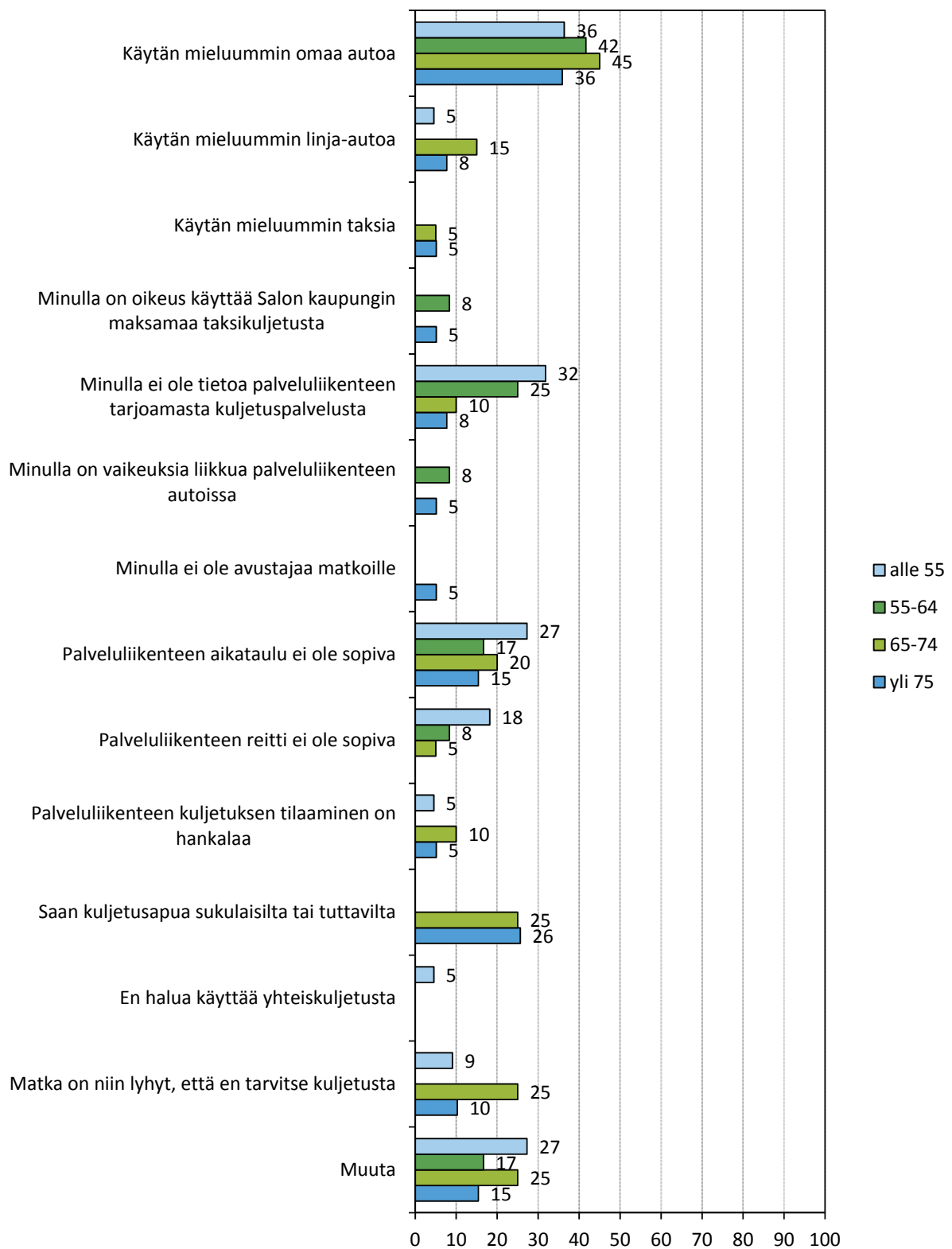
Kuten kuviossa 37 näkyy, syyt ovat hyvinkin samankaltaisia molempien sukupuolten osalta, mutta palveluliikenteen sijaan miehet käyttävät selvästi enemmän omaa autoa kuin naiset (57 prosenttia verrattuna 32 prosenttiin). Myös sukulaisilta tai tuttavilta saatu kuljetusapu on yleisempää miesten keskuudessa (18 prosenttia verrattuna naisten 5 prosenttiin).

Eri ikäryhmien väliltä löytyy myös muutamia eroja (katso kuvio 38). Palveluliikenteestä saadun tiedon puute on yleisempi alle 65-vuotiaiden ikäryhmissä kuin vanhemmissa ikäryhmissä. Aikataulujen ja etenkin reittien epäsopivuus ovat asioita, jotka vaikuttavat alle 55-vuotiaiden keskuudessa palveluliikenteen käyttämättä jättämiseen. Vastaavasti vain yli 65-vuotiaiden keskuudessa sukulaisilta tai tuttavilta saatu kuljetusapu on yleinen syy siihen, ettei palveluliikennettä käytetä.

Kuvio 37: Syitä miksi palveluliikennettä ei käytetä, ikäryhmittäin, %



Kuvio 38: Syitä miksi palveluliikennettä ei käytetä, sukupuolittain, %

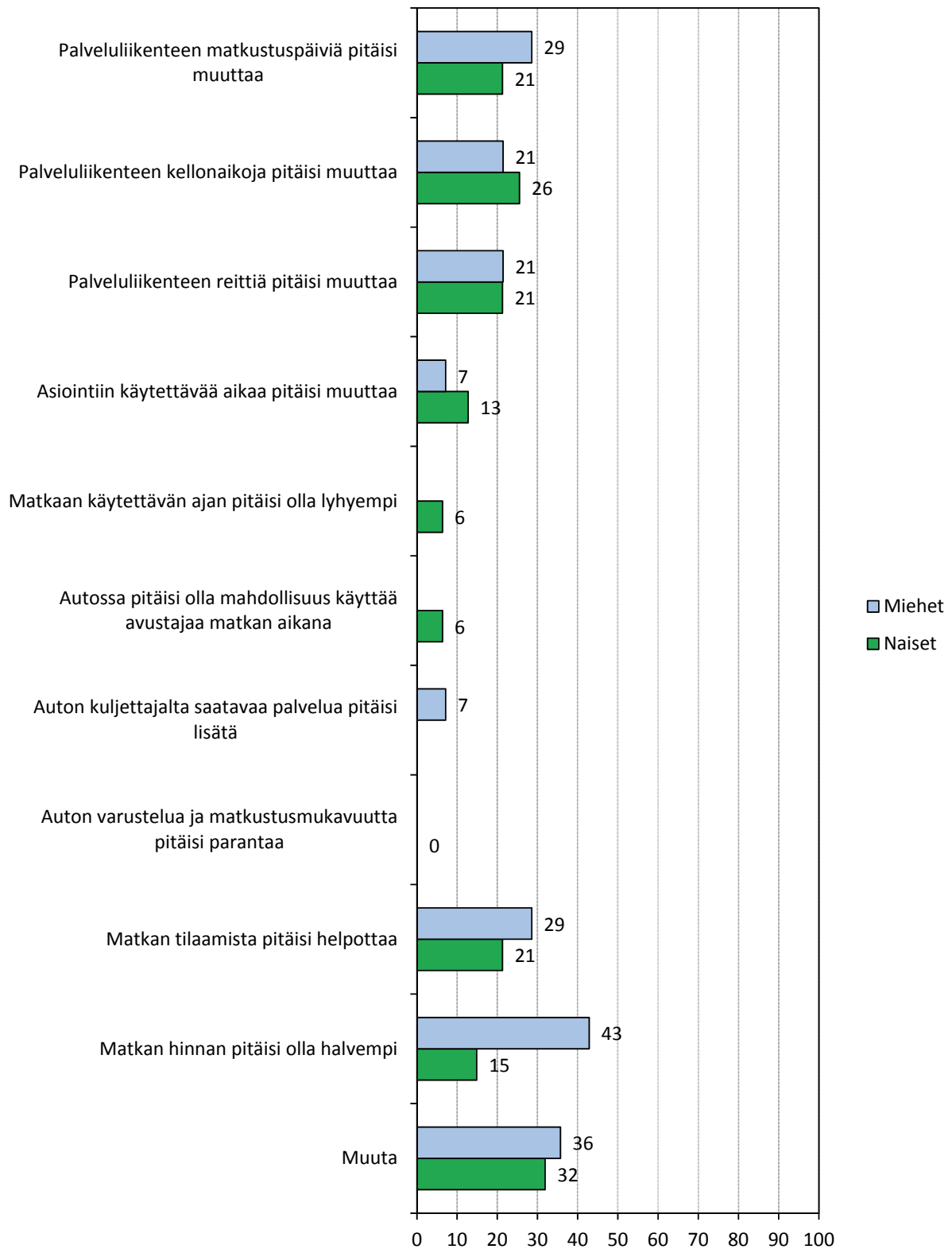


Vastaajat saivat myös kertoa, miten palveluliikennettä pitäisi kehittää, jotta he voisivat ajatella käyttävänsä sitä. Eniten toivotaan muutoksia palveluliikenteen kellonaikoihin (25 prosenttia), matkustuspäiviin (23 prosenttia) ja reitteihin (21 prosenttia). Monien mielestä sen lisäksi pitäisi helpottaa matkan tilaamista (23 prosenttia) ja alentaa matkan hinta (21 prosenttia). Asiointiin käytettävää aikaa voisi muuttaa 11 prosentin mielestä, kun taas vain muutamat (5 prosenttia tai vähemmän) pitävät auton kuljettajalta saatavaa palvelua, mahdollisuutta avustajan käyttämiseen matkan aikana, matkaan käytettävän ajan lyhentämistä sekä auton varustelun ja matkustusmukavuuden parantamista tärkeinä kehittämiskohteina. ”Muuta” -vastanneiden joukosta löytyy paljon ”En osaa sanoa” - vastauksia, mutta myös varsinaisia parannuskohteita mainitaan. Ne koskevat enimmäkseen palveluliikenteen tiedon puuttumista ja vuorojen vähyyttä.

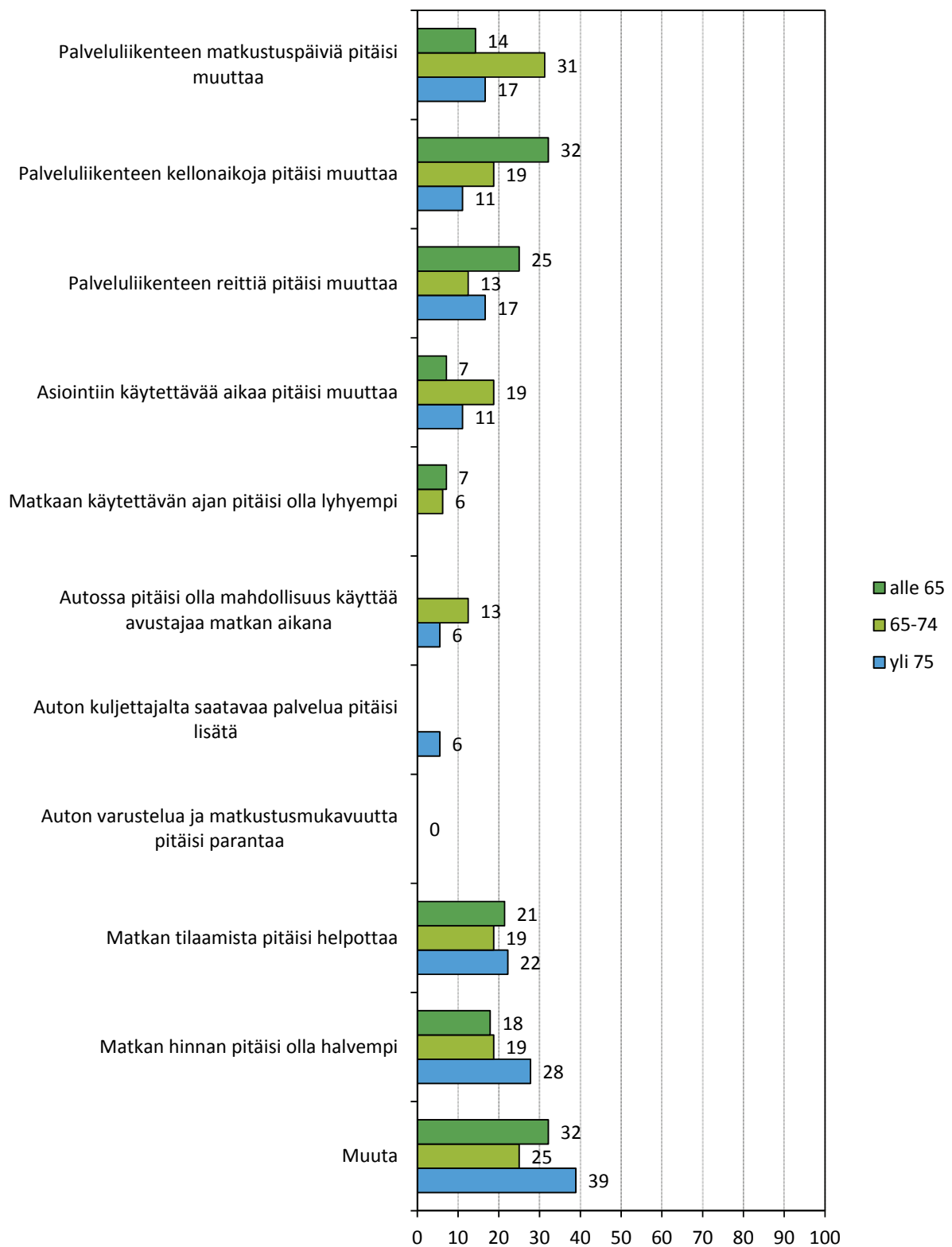
Sukupuolinäkökulmasta katsottuna miehet ovat useammin sitä mieltä, että matkan hinnan pitäisi olla halvempi (katso kuvio 39). Tätä mieltä on 43 prosenttia miehistä, mikä on huomattavasti enemmän kuin naisten vastaava osuus (15 prosenttia). Myös matkan tilaamisen helpottaminen ja palveluliikenteen matkustuspäivän muuttaminen saavat jonkin verran enemmän kannatusta miesten keskuudessa (29 prosenttia verrattuna naisten 21 prosenttiin). Naisten keskuudessa ollaan sen sijaan useammin sitä mieltä, että palveluliikenteen kellonaikoja pitäisi muuttaa (26 prosenttia).

Kuviossa 40 näkyy olevan eroa myös ikäryhmien välillä. Alle 65-vuotiaat ovat muita ryhmiä useammin sitä mieltä, että palveluliikenteen aikatauluja ja reittejä pitäisi muuttaa. Sen sijaan 65–74-vuotiaat kannattavat matkustuspäivien ja asiointiin käytettävän ajan muuttamista enemmän kuin muut ikäryhmät.

Kuvio 39: Parannuksen arvoisia asioita muiden vastaajien mielestä sukupuolittain, %



Kuvio 40: Parannuksen arvoisia asioita muiden vastaajien mielestä ikäryhmittäin, %



4. Yhteenvedo kyselyn tuloksista

Salon kaupungin palveluliikennettä koskevan kyselyn tavoitteena oli kerätä palautetta ja mielipiteitä sekä palveluliikenteen käyttäjiltä että heiltä, jotka eivät käytä tätä palvelua, jotta palveluliikennettä voitaisiin jatkossa kehittää kuntalaisten tarpeita vastaavaksi. Monet kyselyn vastaajista huomauttivat, että nykytilanteessa on liian vähän vuoroja, ja joidenkin mielestä aikataulut ovat epäsopivia. Vuoro kerran viikossa ei ole monille riittävä, ja siksi palveluliikenteen toivotaan kulkevan kaksi kertaa viikossa. Aikatauluihin liittyen monet vastaajat toivovat voivansa asioida loppuviikolla (keskiviikosta perjantaihin), kun taas alkuvuikon päivät (maanantai ja tiistai) eivät ole yhtä suosittuja. Kuitenkin valtaosa vastaajista oli tyytyväisiä nykyisiin vuoroihin ja aikatauluihin.

Lisäksi Salon keskustaa ympäröivien kuntakeskusten asukkaat ilmaisivat toiveita päästä asioimaan palveluliikenteellä Salon keskustaan, eikä aina vain lähimpään kuntakeskukseen, jossa palvelutarjonta on yleensä suppeampi verrattuna Saloon. Heille, joiden asuinpaikan määrittämä palveluliikennereitti ei kulje Salon kautta, ei välttämättä tarvitsisi järjestää vuoroja Saloon joka viikko, vaan joka toinen viikko tai kerran kuukaudessa voisi olla jo hyvä parannus.

Tämän lisäksi nykyinen asiointiaika on monien mielestä liian lyhyt. Jos on paljon hoidettavia asioita, alle kahden tunnin asiointiaika ei välttämättä riitä, puhumattakaan, jos asiointiaika jää vain tuntiin. Monet ilmoittivat kahden tunnin olevan sopiva asiointiaika, mutta tilanteesta riippuen sekään ei aina riitä. Siksi pitäisikin pyrkiä siihen, että palveluliikenteen käyttäjillä olisi aina vähintään kaksi tuntia aikaa asioidensa hoitamista varten.

Kritiikistä huolimatta palveluliikenteen käyttäjät ovat selvästi tyytyväisiä tähän palveluun ja monet painottavat myös sitä, että tällaista palvelua tarvitaan ehdottomasti Salossa. Tämä näkyy myös siinä, että valtaosa käyttäjistä kokee, että palveluliikenteen olemassaolo on helpottanut heidän arjen asiointiansa. Aina löytyy kuitenkin parannettavaa, ja palveluliikenteen käyttäjien palautteita ja näkemyksiä olisikin hyvä ottaa huomioon palvelun kehittämisessä.

Palveluliikenteen vuorojen nykyiset aikataulut ja reitit sekä matkan tilaaminen ja hinta ovat esimerkkejä asioista, jotka näyttäisivät vaikuttavan siihen, että noin puolet kaikista vastaajista käyttää muita kulkumuotoja palveluliikenteen sijaan. Monet heistä tekevät asiointimatkojaan joko omalla tai sukulaisen tai tuttavien autolla. Liikkuminen autolla on monessa suhteessa suotuisampi vaihtoehto, koska silloin ei tarvitse varata aikaa tai olla aikatauluista riippuvaisia, eikä asiointiaikaa ole rajoitettu. Näihin asioihin on vaikea vaikuttaa, sillä vaikka parannettaisiin esimerkiksi palveluliikenteen aikatauluja ja reittejä, on vaikea saada ihmisiä houkutelua pois auton tuomasta vapaudesta ja mukavuudesta. Toisaalta palveluliikenne onkin suunnattu ensisijaisesti juuri niille, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää omaa autoa.

Osa kyselyn vastaajista nostaa esiin palveluliikenteestä saadun tiedon puutteen. Vastausten perusteella naiset ja ennen kaikkea iäkkäämmät kuntalaiset näyttäisivät jo olevan hyvin tietoisia palveluliikenteestä, kun taas miesten ja nuorempien ikäryhmien joukossa tiedon

puute on yleisempää. Jatkossa voitaisiinkin miettiä, millä keinolla palveluliikenteestä voitaisiin tiedottaa aiempaa laajemmin ja samalla saada tietoa levitettyä etenkin heille, jotka oletettavasti voisivat olla tämän palvelun tarpeessa, mutta joita ei tähänastisella tiedotuksella ole tavoitettu.

Palveluliikenne palvelee monenlaisia tarpeita, ja kaikkia matkustajia ei ole mahdollista miellyttää samanaikaisesti. Lisäksi osaa saaduista parannusehdotuksista voi olla vaikea toteuttaa nykytilanteessa. Palveluliikenteen järjestämisellä on kuitenkin tarkoitus palvella kuntalaisia mahdollisimman hyvin, ja mitä paremmin heidän toiveensa otetaan huomioon, sitä paremmin palvelua voidaan jatkossa kehittää vastaamaan erilaisten kuntalaisten tarpeita. Siksi on tärkeää, että tästä kyselystä saatuja kokemuksia ja toivomuksia otetaan jatkossa huomioon palveluliikenteen kehittämisessä.

5. Yhteenveto kyselyn tuloksista naisten ja miesten välisen tasa-arvon näkökulmasta

Palveluliikenteen kysely tehtiin osana Kuntaliiton tasa-arvoprojektia², jossa Salo on mukana pilottikaupunkina. Kyselyn tarkoituksena oli tuottaa tietoa palveluliikenteen sukupuolivaikutusten arviointiin, joka Salossa oli valittuna yhdeksi projektin painopisteistä. Sukupuolivaikutusten arviointi tarkoittaa, että palvelua arvioidaan erikseen naisten ja miesten sekä sukupuolten välisen tasa-arvon toteutumisen kannalta. Jotta sukupuolivaikutuksia voidaan arvioida, palvelusta pitää olla saatavilla sukupuolen mukaan kerättyä tietoa käyttäjistä. Tällaista tietoa ei ollut Salon palveluliikenteestä valmiiksi kerättynä, minkä vuoksi tämä kysely tehtiin kesällä 2012.

Jo ennen kyselyn tekemistä tiedettiin, että palveluliikennettä käyttävät pääasiassa ikääntyneet ja erityisesti naiset. Kysely vahvisti tiedon, sillä kyselyyn vastanneista kaikkiaan 113:sta palveluliikenteen käyttäjästä 83 % oli naisia. Myös niistä vastaajista, jotka eivät käytä palveluliikennettä (yhteensä 104 vastaajaa), naisia oli 79 %. Vastaajista valtaosa oli yli 65-vuotiaita. Palveluliikenne näyttää siis täyttävän erityisesti ikääntyneiden naisten liikkumistarpeita. Oletettavasti samasta syystä myös suurin osa niistä vastanneista, jotka eivät kyselyn tekohetkellä käyttäneet palvelua, oli naisia.

Naisten ja miesten vastaukset ovat monen kysymyksen kohdalla samansuuntaisia. Esimerkiksi asiointikohteet ovat sekä naisten että miesten kohdalla samantyyppisiä. Kaikille vastaajille tärkeimpiä asiointikohteita ovat ruokaostokset sekä pankissa ja apteekissa asiointi. Palveluliikenne näyttääkin liittyvän erityisesti perustarpeiden hankkimiseen. Vastausten perusteella sekä naiset että miehet ovat selvästi tyytyväisiä palveluliikenteen laatuun. Erityisesti kuljettajalta saatu palvelu, auton varustelu ja matkustusmukavuus saavat kiitoksia. Valtaosa vastaajista on tyytyväisiä myös palveluliikenteen reittiin, matkan hintaan, matkoihin kuluvaan aikaan ja asiointiin käytettävissä olevaan aikaan.

Vastausten perusteella palveluliikennettä käyttävien naisten ja miesten toiveissa ja palvelun käytössä on myös jonkin verran eroja. Esimerkiksi asiointiin käytettävän ajan suhteen naiset toivovat miehiä useammin kolmen tunnin asiointiaikaa, vaikka toisaalta suurin osa sekä nais- että miespuolisista vastaajista pitää kahta tuntia sopivimpana asiointiaikana. Naiset myös kertovat miehiä useammin palveluliikenteen helpottaneen asiointia ja lisänneen palveluiden käyttöä. Lisäksi 30 % naisista vastaa palveluliikenteen lisänneen kanssakäymistä. Miehillä vastaava luku on 13 %. Eroa löytyy myös tiedon saamisesta: neljäsosa kyselyyn vastanneista miehistä ilmoitti, ettei ole saanut lainkaan palveluliikennettä koskevaa tietoa. Naiset olivat saaneet tietoa useimmiten kaupunkitiedotteesta tai tuttavilta, miehet puolestaan kaupunkitiedotteesta ja sanomalehdestä.

Kyselyn tulosten perusteella palveluliikenne näyttää tukevan erityisesti iäkkäiden naisten tasa-arvoisia mahdollisuuksia liikkumiseen ja asiointiin. Kysyttäessä, mitä muita kulkuneuvoja vastaajat käyttävät liikkumiseen, naiset vastasivat miehiä useammin

² Eurooppalainen tasa-arvon peruskirja kuntien toiminnallisen tasa-arvon systemaattisen edistämisen välineenä. Sosiaali- ja terveysministeriö on myöntänyt projektille Euroopan sosiaalirahaston rahoituksen vuosille 2010-2013.

käyttävänsä linja-autoa tai matkustavansa jonkun muun kyydissä henkilöautolla. Miehistä taas suurempi osa kertoi ajavansa omaa autoa. Myös niiden vastaajien joukossa, jotka eivät nykyisin käytä palveluliikennettä, oma auto oli miehillä selvästi yleisin kulkumuoto. Myös naisilla auton käyttö on palveluliikennettä käyttämättömien joukossa tavallinen kulkutapa, mutta naiset ovat miehiä useammin autossa matkustajana. Naiset näyttävät siis olevan miehiä riippuvaisempia muiden kuljetusavusta. Kyselyn perusteella voidaankin päätellä, että palveluliikenne mahdollistaa erityisesti ikääntyneiden, ajokortittomien tai autottomien naisten tasa-arvoisia mahdollisuuksia päästä liikkumaan, käyttämään palveluita ja tapaamaan muita ihmisiä.

Liite 1: Kyselylomake

KYSELY SALON KAUPUNGIN PALVELULIIKENTEESTÄ

Kysely palveluliikenteen käyttäjille, käyttöä harkinneille ja muille kiinnostuneille

Salon kaupunki ja Kuntaliitto keräävät tietoa Salon palveluliikenteen asiakkaista. Tällä kyselyllä halutaan selvittää, miten palveluliikennettä käytetään, keitä ovat palveluliikenteen asiakkaat ja vastaako palveluliikenne salolaisten tarpeita. Samalla halutaan kysyä myös niiden mielipidettä, jotka eivät tällä hetkellä ole palveluliikenteen asiakkaita.

Kyselyyn vastaaminen vie noin 10 minuuttia. Vastauksenne on todella tarpeellinen, jotta kysely onnistuisi ja palveluliikennettä voitaisiin jatkossa kehittää kuntalaisten tarpeisiin! Kaikki vastaajat saavat kiitokseksi ilmaisen matkan palveluliikenteen autossa.

Vastaaminen on ehdottoman luottamuksellista. Vastaajia käsitellään ainoastaan isompina joukkoina, eikä yksittäisiä vastaajia ole mahdollista tunnistaa lopullisista tuloksista.

Kyselyn tuloksia julkaistaan loppuvuodesta 2012 Salon kaupunkitiedotteessa, kaupungin verkkosivuilla ja Kuntaliiton julkaisuissa.

Kysely liittyy Kuntaliiton TASE -tasa-arvoprojektiin. Projektissa selvitetään mm. sitä, miten hyvin kuntien palvelut vastaavat eri-ikäisten kuntalaisten, miesten ja naisten, tarpeita. Salo on projektissa mukana pilottikaupunkina, ja palveluliikenne on valittu yhdeksi kehittämiskohteista.

Lisätietoja antavat Kuntaliiton projektitutkija Milla Sandt, p. 050 911 3675, milla.sandt@kuntaliitto.fi ja Salon kaupungin liikennepalvelupäällikkö Roope Virta, p. (02) 778 2116, roope.virta@salo.fi

Kysely on osa Kuntaliiton ja Naisjärjestöt yhteistyössä – Kvinnoorganisationer i Samarbete NYTKIS ry:n TASE -tasa-arvoprojektia. Projekti saa sosiaali- ja terveysministeriön myöntämää Euroopan sosiaalirahaston rahoitusta. Projektin pilottikaupunkeina ovat Salon lisäksi Espoo, Turku ja Vantaa.



Taustakysymykset

1. Sukupuoli
 - a. mies
 - b. nainen

2. Syntymävuosi: _____

3. Kun liikutte, onko teillä mukana jokin seuraavista:
 - a. lastenvaunut
 - b. keppi
 - c. kyynärsauvat
 - d. rollaattori
 - e. pyörätuoli
 - f. muu, mikä? _____
 - g. ei mitään

4. Onko teillä oikeus johonkin seuraavista kuljetuseduista?
 - a. vammaispalvelulain (VPL) mukainen kuljetus
 - b. sosiaalihoitolain (SHL) mukainen kuljetus
 - c. Kelan maksama kuljetus
 - d. kehitysvammalain mukainen kuljetus
 - e. veteraanien ilmaiset matkat linja-autossa tai palveluliikenteessä
 - f. ei mitään edellä mainituista

5. Mistä olette saanut tietoa palveluliikenteestä?
 - a. kotiin jaetusta esitteestä
 - b. kaupungin työntekijältä
 - c. tuttavalta
 - d. sanomalehdestä
 - e. kaupunkitiedotteesta
 - f. kaupungin verkkosivuilta
 - g. muualta, mistä _____
 - h. en ole saanut tietoa palveluliikenteestä

6. Käytättekö liikkumiseen palveluliikennettä?
 - a. kyllä
 - b. en

**Jos vastasitte kysymykseen 6 kyllä, olkaa hyvä ja vastatkaa kysymyksiin 7-19.
Jos vastasitte ei, olkaa hyvä ja siirtykää kysymykseen 20 (sivu 6).**

Asiointimatkat

7. Kotiosoite (tarvitaan reittien kartoittamista varten):

8. Mikä seuraavista on teille ensisijainen asiointikohde?

- a. Salon keskusta
- b. Halikko (Prismakeskus)
- c. Perniö
- d. Särkisalo
- e. Teijo
- f. Muurla
- g. Toija
- h. Kitula (Suomusjärvi)
- i. Kiikala
- j. Somero
- k. Kuusjoki
- l. Inkere (Pertteli)
- m. Muu, mikä? _____

9. Missä käytte tai mitä palveluja käytätte asioidessanne em. kohteessa

- a. ruokaostokset
- b. pankissa asiointi
- c. apteekissa asiointi
- d. virastossa asiointi
- e. terveyskeskus- /sairaalakäynti
- f. vierailu
- g. harrastus/tapahtuma
- h. muu, mikä? _____

10. Miten usein käytätte palveluliikennettä?

- a. kerran viikossa
- b. joka toinen viikko
- c. kerran kuukaudessa tai harvemmin

11. Pystyttekö asioimaan palveluliikenteellä riittävän usein?

- a. kyllä
- b. ei, miksi? _____

12. Mitä kulkumuotoja käytätte asiointiin palveluliikenteen lisäksi?

- a. taksia
 - b. invataksia
 - c. linja-autoa
 - d. autoa kuljettajana
 - e. autoa matkustajana
 - f. kimpakyytiä
 - g. muuta, mitä?
-

Asioidin aikataulut

13. Mikä on teille paras asiointipäivä?

- a. maanantai
- b. tiistai
- c. keskiviikko
- d. torstai
- e. perjantai
- f. lauantai
- g. sunnuntai
- h. kaikki viikonpäivät ovat yhtä hyviä

Miksi? _____

14. Mikä aika päivästä sopii teille parhaiten asiointimatkojen tekemiseen?

- a. aamu
 - b. keskipäivä
 - c. iltapäivä
 - d. alkuilt
 - e. Muu, mikä?
-

15. Mikä on mielestänne sopiva asiointimatkaan kuluva aika?

- a. alle 15 minuuttia
- b. 15–30 minuuttia
- c. yli 30 minuuttia
- d. matkan kestolla ei ole minulle merkitystä

16. Mikä on teille sopiva asiointiin käytettävä aika?

- a. puoli tuntia
- b. 1 tunti
- c. kaksi tuntia
- d. kolme tuntia
- e. muu, mikä? _____

Kokemukset ja tyytyväisyys

17. Miten palveluliikenne on vaikuttanut arkeenne?

- a. helpottanut asiointia
- b. lisännyt palveluiden käyttöä
- c. lisännyt kanssakäymistä
- d. hankaloittanut asiointia
- e. vähentänyt asiointimatkoja
- f. ei vaikutusta
- g. muuta, mitä? _____

18. Miten tyytyväinen olette seuraaviin asioihin palveluliikenteessä?

Vastatkaa asteikolla 1-3, jossa 1= tyytymätön, 2=ei tyytymätön eikä tyytyväinen, 3= tyytyväinen

	Tyytyväinen		Tyytymätön
	1	2	3
a. Kuljettajalta saatu palvelu ja apu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Auton varustelu ja matkustusmukavuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Autoon ja autosta nousemisen helppous	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Matkustuspäivä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Matkustusajankohta (kellonaika)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Asiointiin käytettävissä oleva aika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Matkoihin kuluva aika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Matkan tilaaminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Matkan hinta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Palveluliikenteen reitti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. Muu, mikä? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Miten parantaisitte palveluliikennettä?

Muita terveisiä tai palautetta palveluliikenteestä?

Kiitos vastauksistanne!

Kysymykset niille vastaajille, jotka eivät käytä palveluliikennettä:

Jos ette käytä palveluliikennettä, olkaa hyvä ja vastatkaa seuraaviin kysymyksiin:

20. Mitä kulkumuotoja käytätte asiointiin?

- a. taksia
 - b. invataksia
 - c. linja-autoa
 - d. autoa kuljettajana
 - e. autoa matkustajana
 - f. kimppekyytiä
 - g. muuta, mitä?
-

21. Mikä seuraavista on teille ensisijainen asiointikohde?

- a. Salon keskusta
 - b. Halikko (Prismakeskus)
 - c. Perniö
 - d. Särkisalo
 - e. Teijo
 - f. Muurla
 - g. Toija
 - h. Kitula (Suomusjärvi)
 - i. Kiikala
 - j. Somero
 - k. Kuusjoki
 - l. Inkere (Pertteli)
 - m. Jokin muu, mikä
-

22. Kotiosoite (tarvitaan reittien kartoittamista varten):

23. Mistä syistä ette käytä palveluliikennettä?

- a. Käytän mieluummin omaa autoa
- b. Käytän mieluummin linja-autoa
- c. Käytän mieluummin taksia
- d. Minulla on oikeus käyttää Salon kaupungin maksamaa taksikuljetusta
- e. Minulla ei ole tietoa palveluliikenteen tarjoamasta kuljetuspalvelusta
- f. Minulla on vaikeuksia liikkua palveluliikenteen autoissa
- g. Minulla ei ole avustajaa matkoille
- h. Palveluliikenteen aikataulu ei ole sopiva
- i. Palveluliikenteen reitti ei ole sopiva
- j. Palveluliikenteen kuljetuksen tilaaminen on hankalaa
- k. Saan kuljetusapua sukulaisilta tai tuttavilta

- l. En halua käyttää yhteiskuljetusta
- m. Matka on niin lyhyt, että en tarvitse kuljetusta
- n. Muu, mikä?

24. Miten palveluliikennettä pitäisi kehittää, jotta voisitte ajatella käyttävänne sitä?

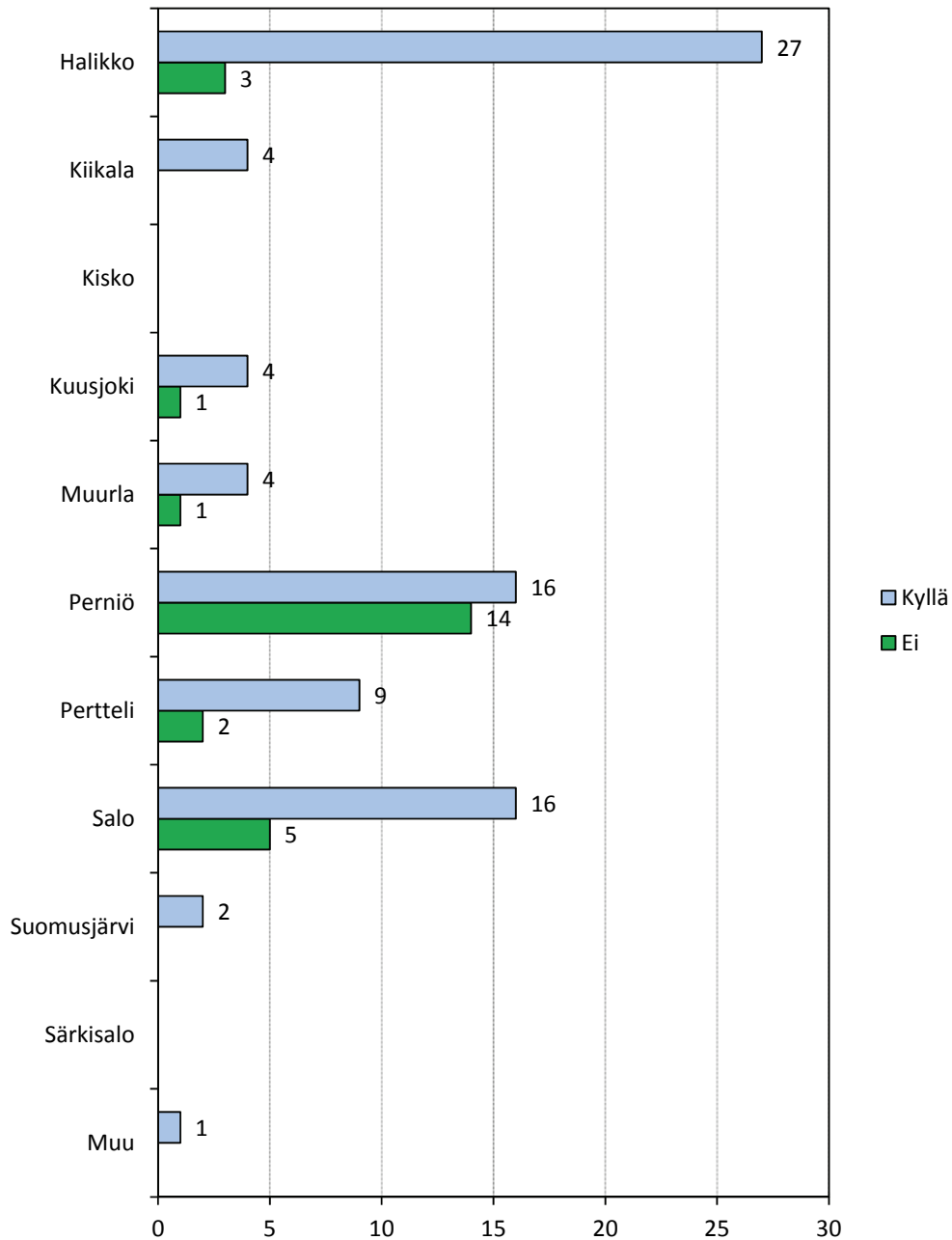
- a. Palveluliikenteen matkustuspäiviä pitäisi muuttaa
- b. Palveluliikenteen kellonaikoja pitäisi muuttaa
- c. Palveluliikenteen reittiä pitäisi muuttaa
- d. Asiointiin käytettävää aikaa pitäisi muuttaa
- e. Matkaan käytettävän ajan pitäisi olla lyhyempi
- f. Autossa pitäisi olla mahdollisuus käyttää avustajaa matkan aikana
- g. Auton kuljettajalta saatavaa palvelua pitäisi lisätä
- h. Auton varustelua ja matkustusmukavuutta pitäisi parantaa
- i. Matkan tilaamista pitäisi helpottaa
- j. Matkan hinnan pitäisi olla halvempi
- k. Muuta, mitä?

25. Muita terveisiä tai palautetta palveluliikenteestä:

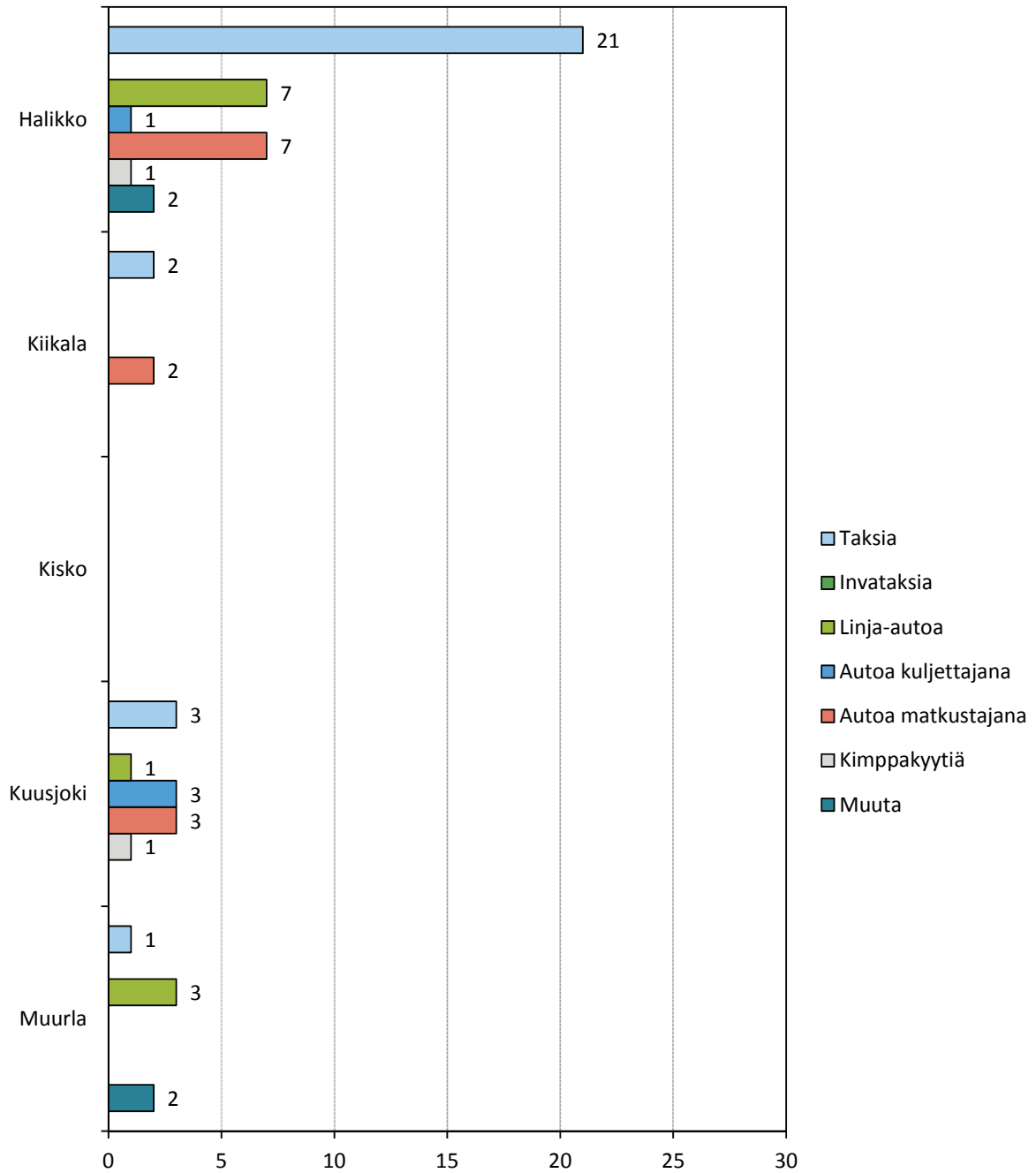
Kiitos vastauksistanne!

Liite 2: Valikoituja vastauksia asuinpaikan mukaan tarkasteltuna

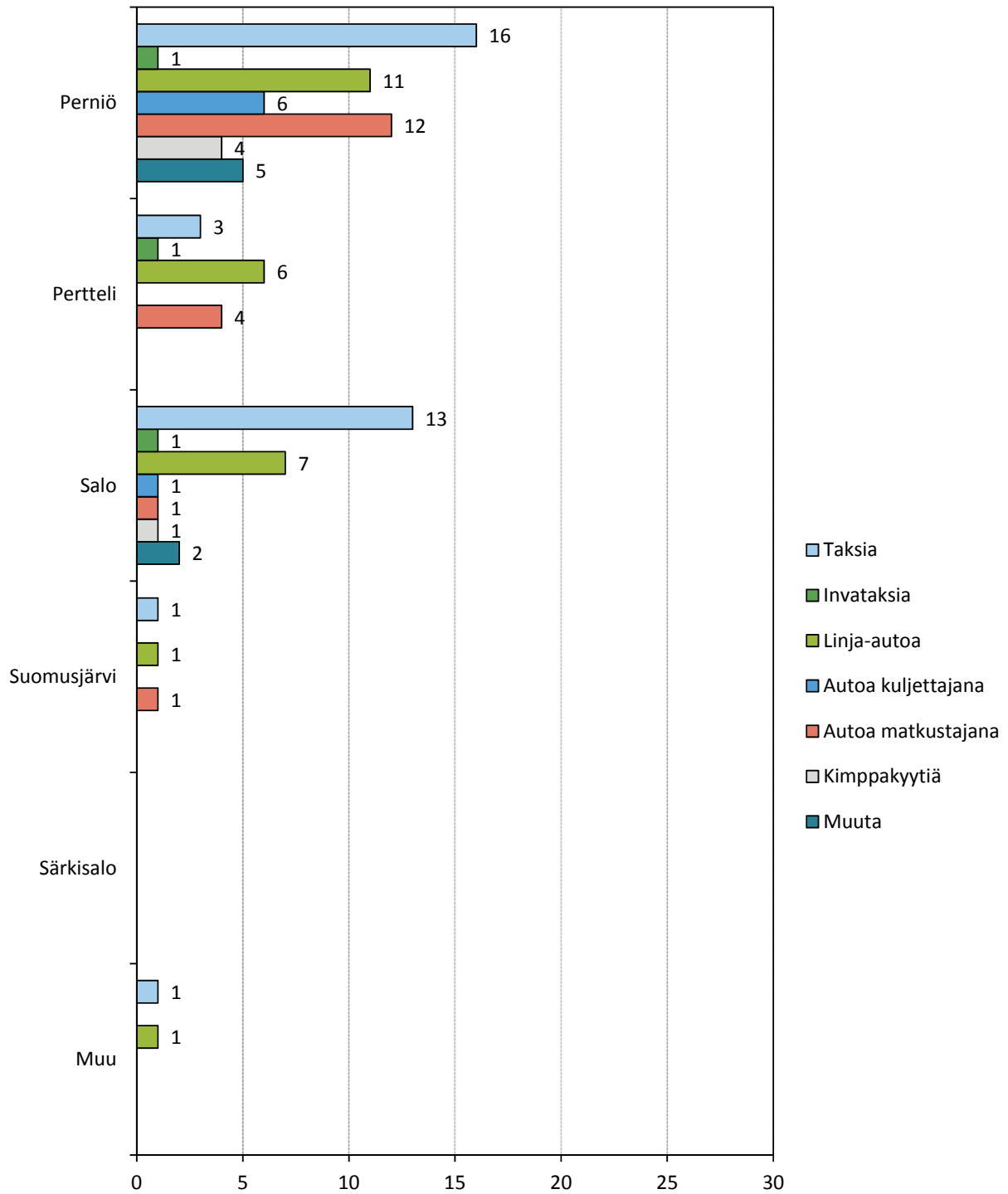
Kuvio 41: Pystytkö asioimaan palveluliikenteellä riittävän usein, paikkakunnittain, lkm



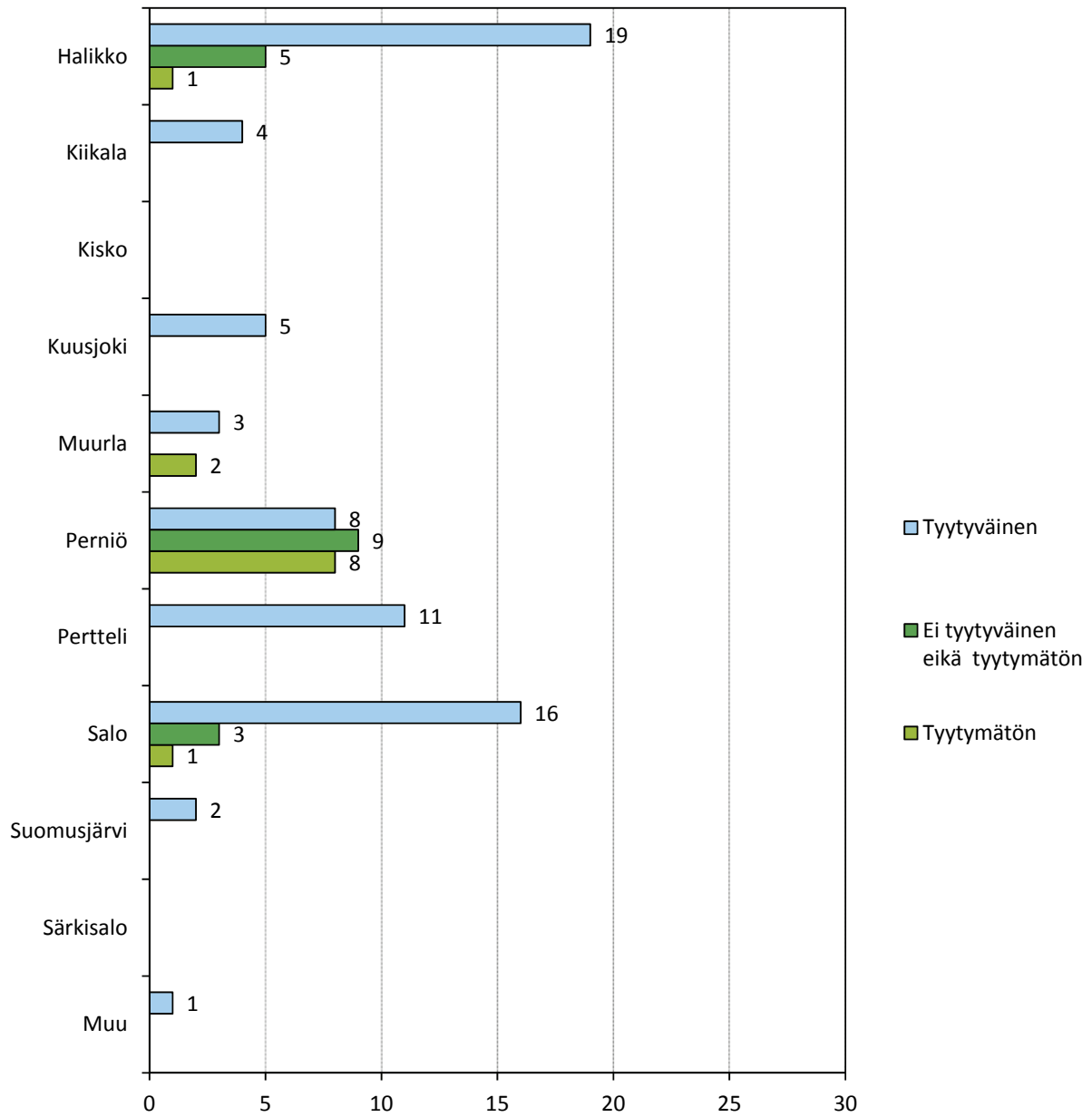
Kuvio 42: Asiointiin käytettäviä kulkumuotoja palveluliikenteen ohella paikkakunnittain (Halikko-Muurla), lkm



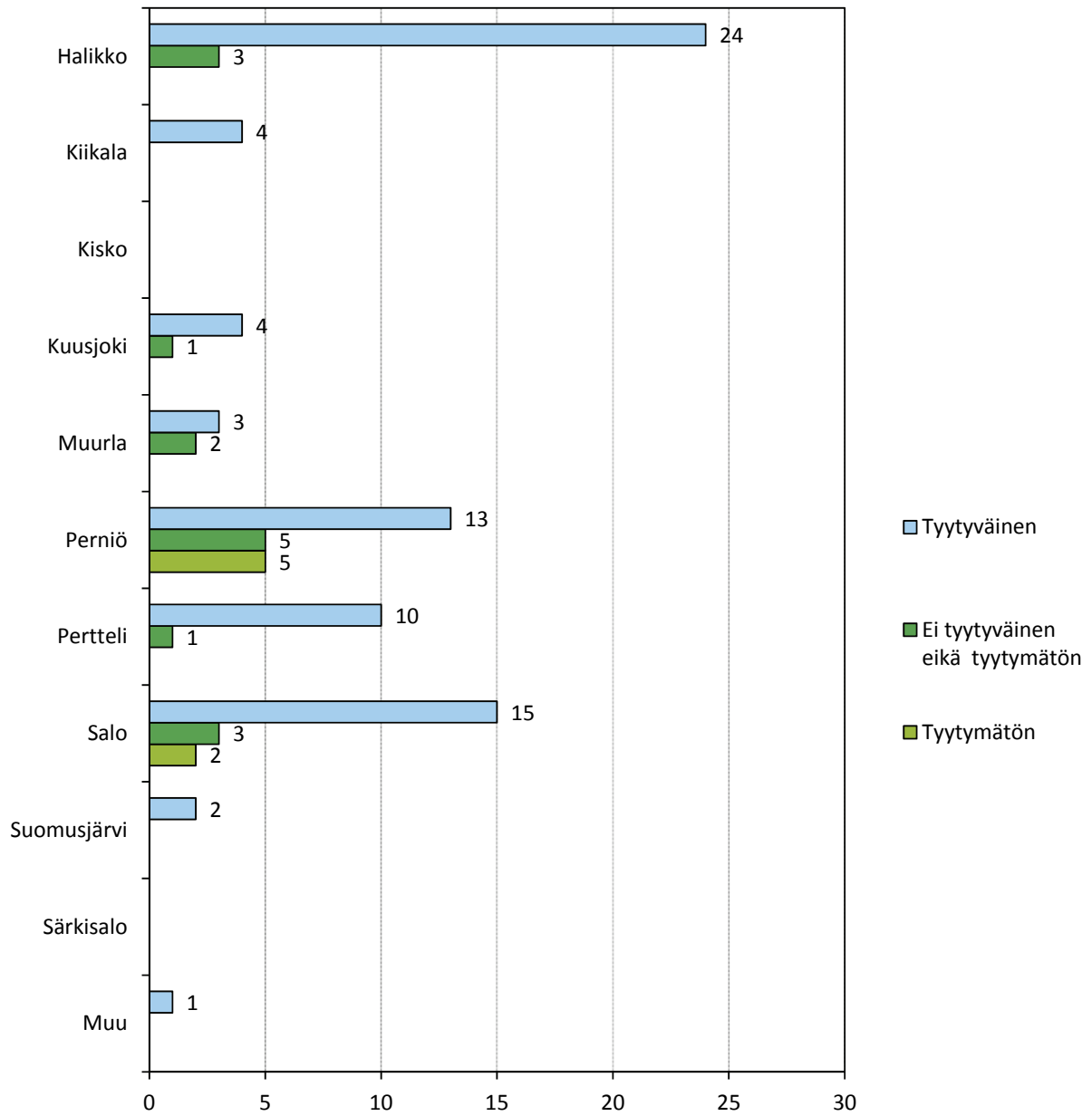
Kuvio 43: Asiointiin käytettäviä kulkumuotoja palveluliikenteen ohella paikkakunnittain (Perniö-Särkisalo), lkm



Kuvio 44: Tyytyväisyys palveluliikenteen matkustuspäivään paikkakunnittain, lkm



Kuvio 45: Tyytyväisyys palveluliikenteen matkustusajankohtaan (kellonaikaan) paikkakunnittain, lkm



Kuvio 46: Tyytyväisyys palveluliikenteen asiointiin käytettävissä olevaan aikaan paikkakunnittain, lkm

