

## **Kankaanpään asukkaiden liikkumistottumuskyseilyn tulokset**

## 1 Liikkumistottumuskysely

Kankaanpään kaupungin keskusta-alueen osayleiskaavatyö käynnistyi vuoden 2009 lopulla ja samanaikaisesti käynnistyi myös tutkimushanke vähäenergisien kaupunkien ja liikkumismallin kehittämiseksi. Osayleiskaavatyön ja tutkimushankkeen taustatietojen keräämiseksi toteutettiin Kankaanpään asukkaille liikkumistottumuskysely, jonka tarkoituksena oli selvittää asukkaiden liikkumista sekä liikkumiseen ja asuinympäristön kehittämiseen liittyviä toiveita.

Liikkumistottumuskysely postitettiin heti vuoden 2010 alussa 1 500:lle satunnaisesti valitulle yli 18-vuotiaalle kankaanpääläiselle. Vastausaikaa oli noin 3 viikkoa ja vastaajilla oli mahdollisuus osallistua polkupyörän arvontaan. Kyselyyn sisältyi myös matkapäiväkirjan täyttäminen.

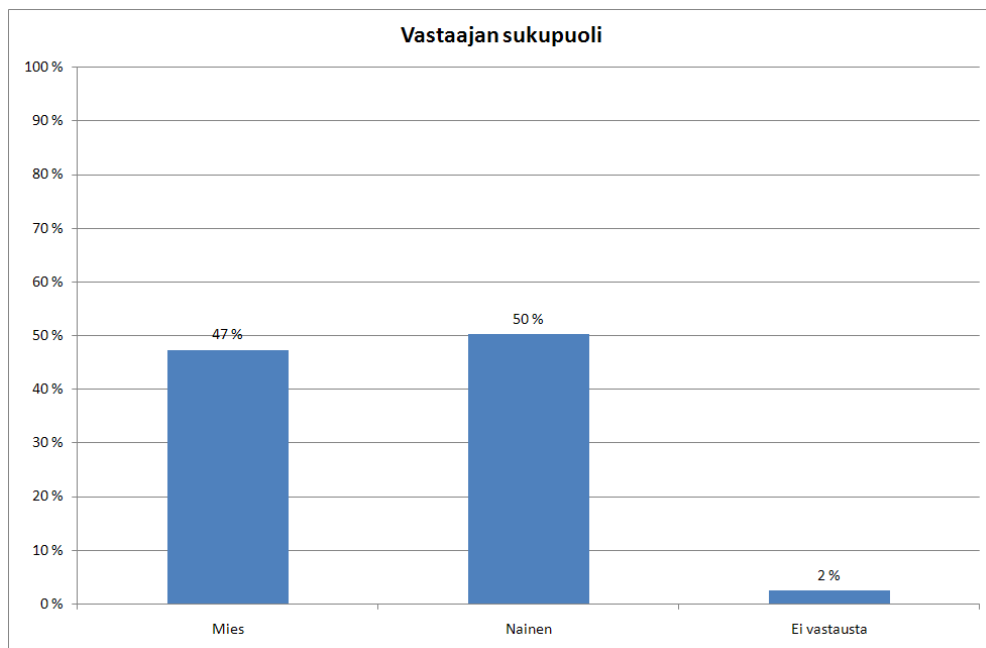
Tähän muistioon on koottu kyselyn keskeisimpiä tuloksia.

## 2 Tulokset

### 2.1 Vastaajien taustatiedot

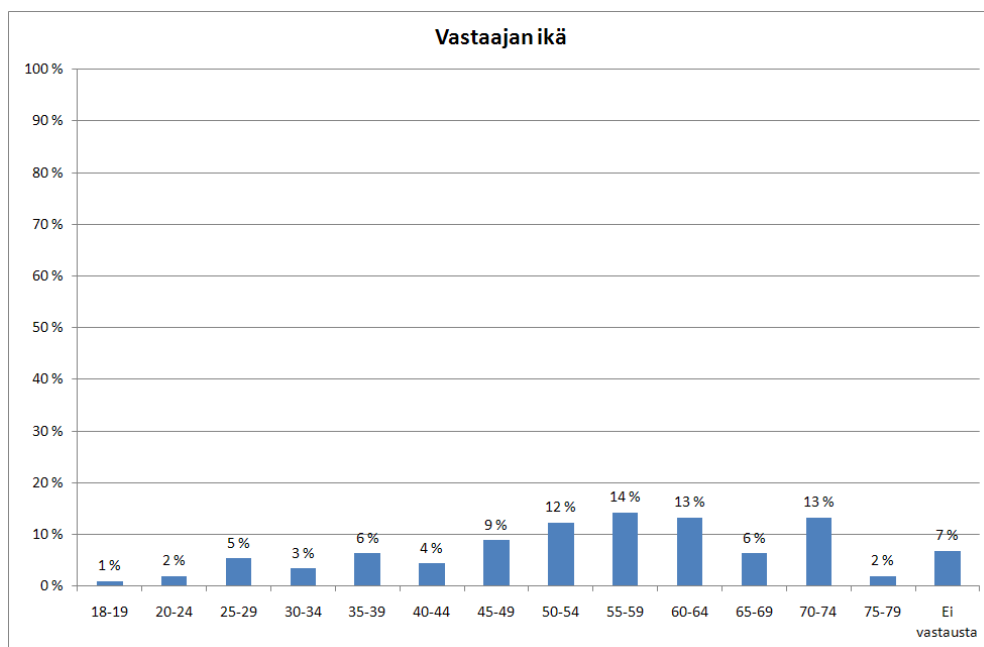
Kyselyyn saatiin kaikkiaan 203 vastausta ja vastausprosentti oli siten noin 14.

Liikkumistottumuskyselyyn vastaajista naisia oli 50 % ja miehiä 47 %. 2 % vastaajista jätti sukupuolensa ilmoittamatta.



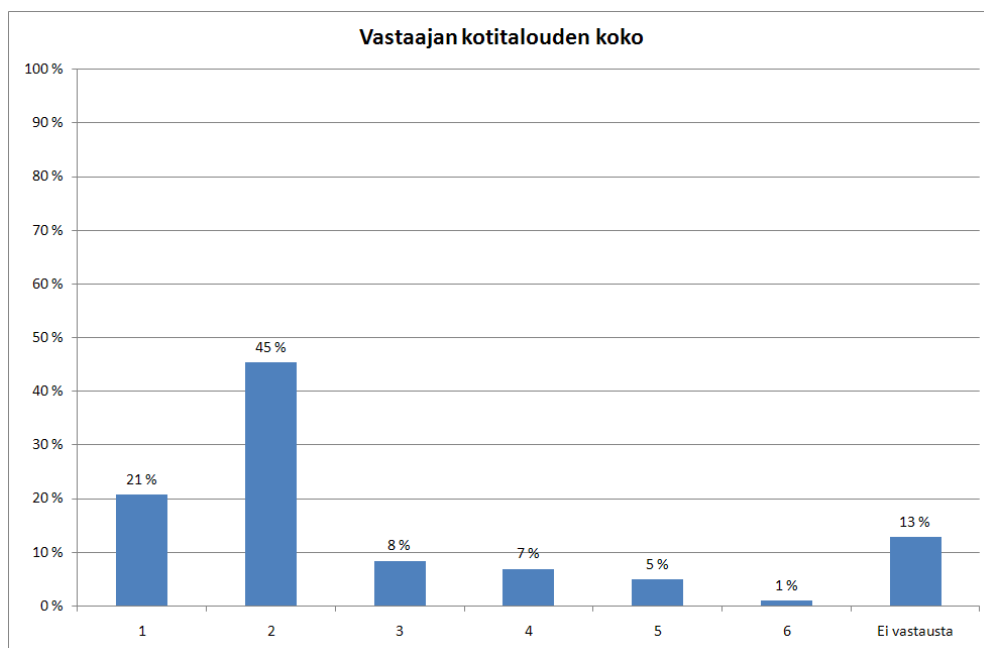
Kuva 1. Vastaajien sukupuolijakauma.

Liikkumistottumuskyselyyn vastanneiden kankaanpääläisten keski-ikä oli 53 vuotta. Ikänsä ilmoittaneista nuorin oli 19-vuotias ja vanhin 75-vuotias. Suurimmat ikäluokat (yli 10 % vastaajista) olivat 50–54-, 55–59-, 60–64- ja 70–74-vuotiaat.



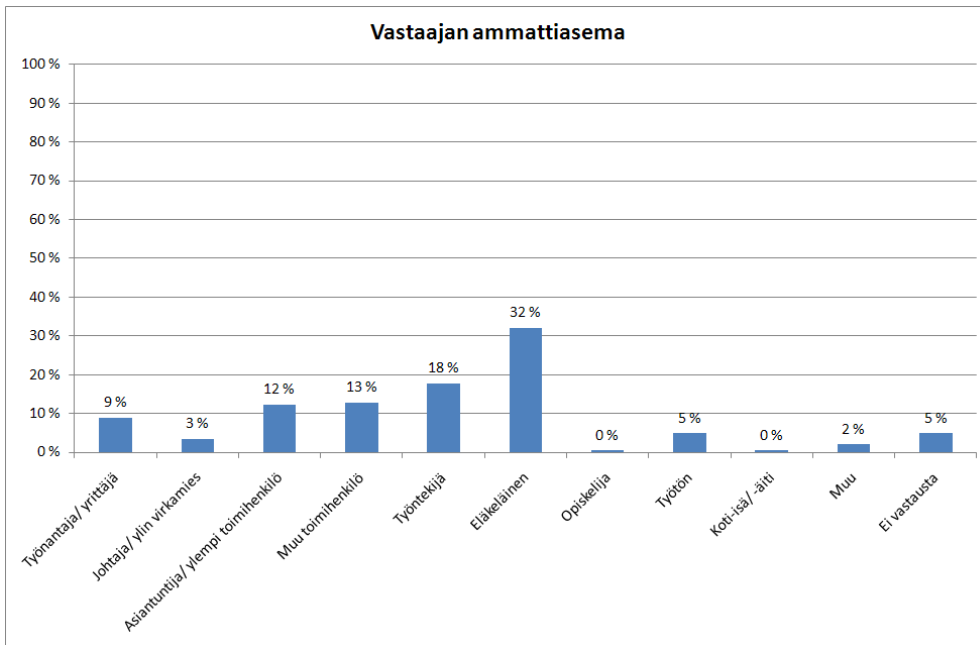
Kuva 2. Vastaajien ikäjakauma.

Liikkumistottumuskyselyyn vastanneista 46 % asui kahden hengen taloudessa. 10 %:lla vastaajista taloudessa asui 0–6-vuotiaita lapsia, 7 – 15-vuotiaita lapsia asui 15 %:lla ja yli 15-vuotiaita nuoria asui 14 %:lla.



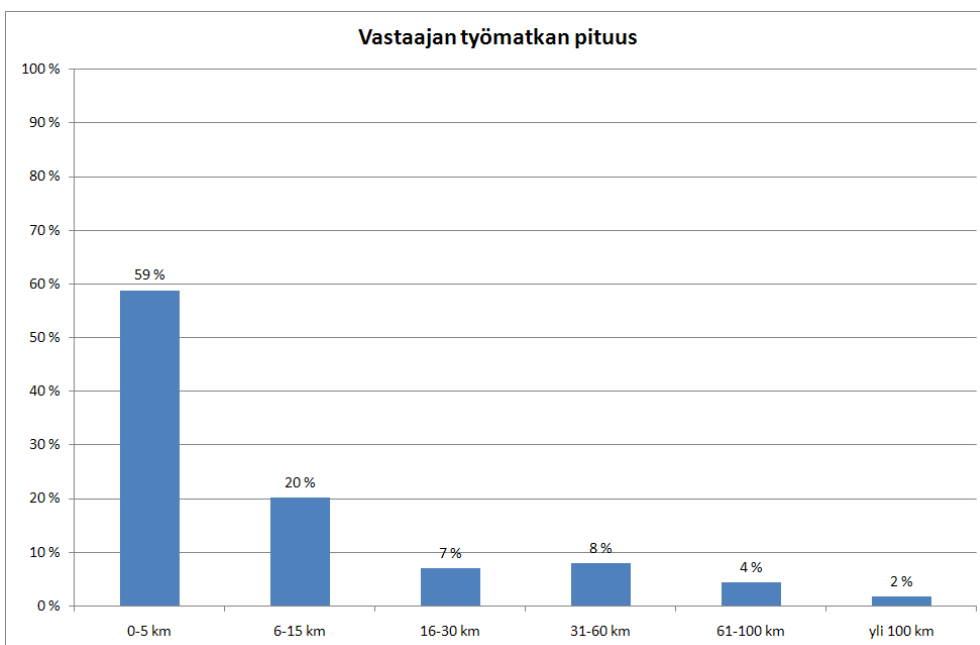
Kuva 3. Vastaajien kotitalouksien koko.

Liikkumistottumuskyselyyn vastanneista hieman yli puolet (55 %) oli työssäkäyviä ja eläkeläisten osuus oli 32 %.



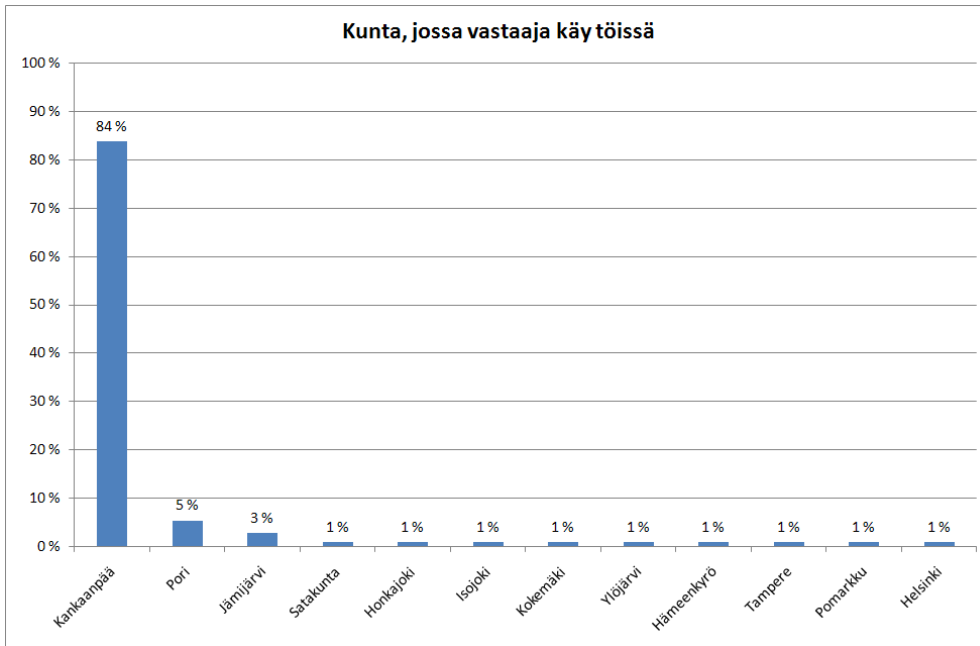
Kuva 4. Vastaajien ammattiasema.

59 %:lla vastaajista työmatkan pituus oli enintään 5 km.



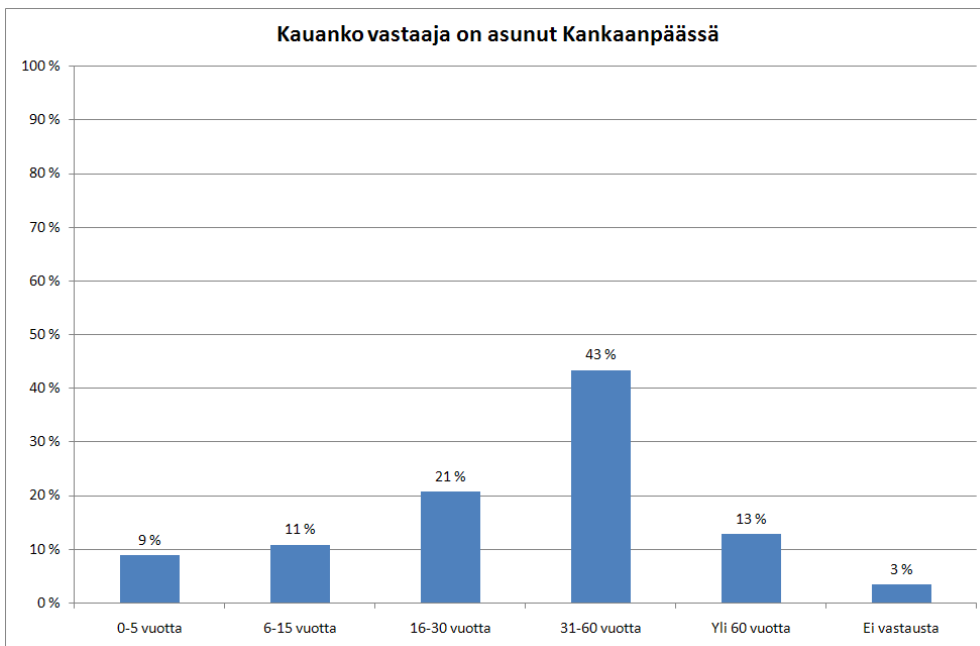
Kuva 5. Vastaajien työmatkojen pituudet.

84 % vastaajista työskenteli Kankaanpäässä.



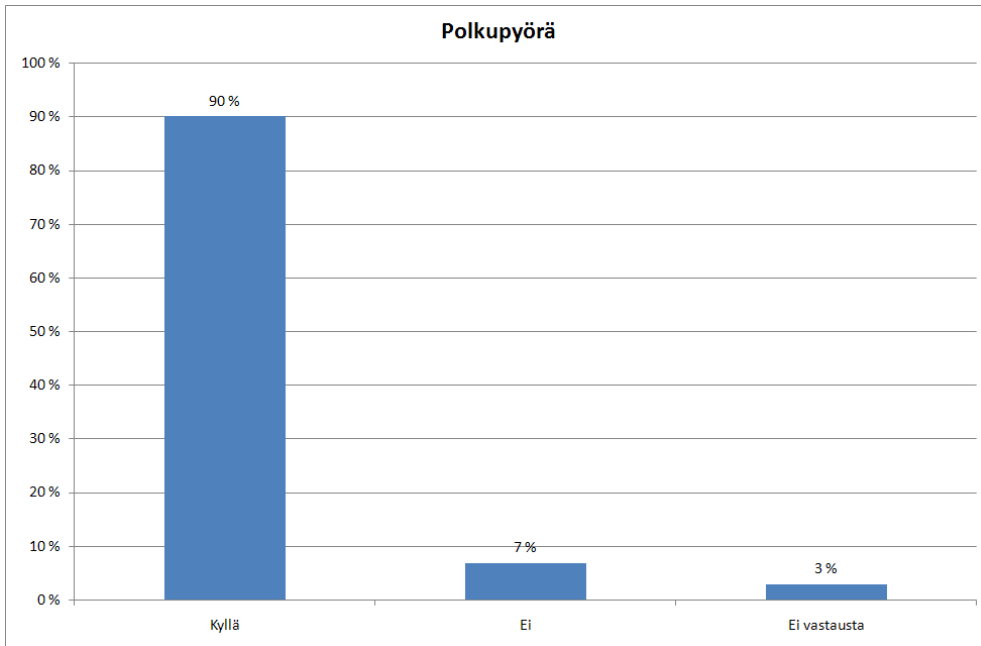
Kuva 6. Kunta, jossa vastaajat ilmoittivat käyvänsä töissä.

Vastaajat olivat keskimäärin asuneet Kankaanpäässä 36 vuotta.



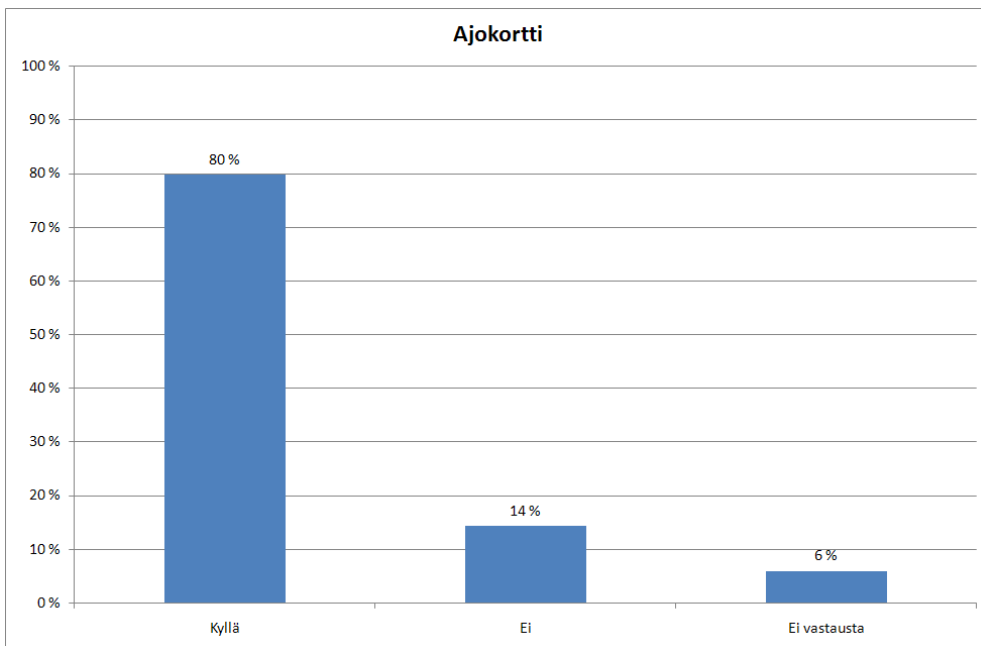
Kuva 7. Kuinka kauan vastaajat ovat asuneet Kankaanpäässä.

Liikkumistottumuskyselyyn vastanneista 90 % ilmoitti omistavansa polkupyörän.



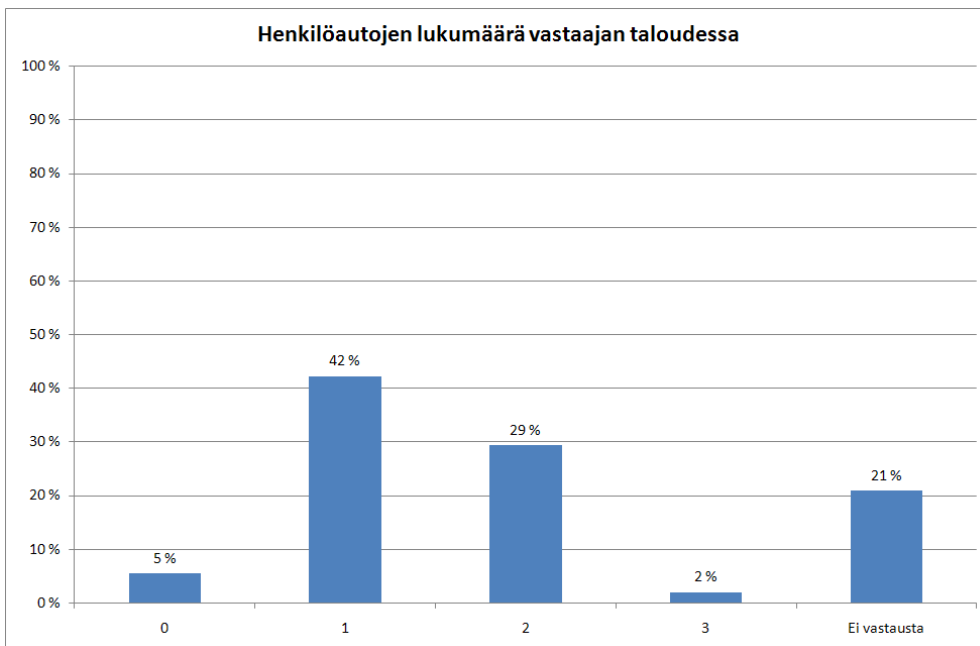
Kuva 8. Polkupyörän omistus vastaajien keskuudessa.

Ja 80 %:lla kyselyyn vastanneista oli ajokortti.



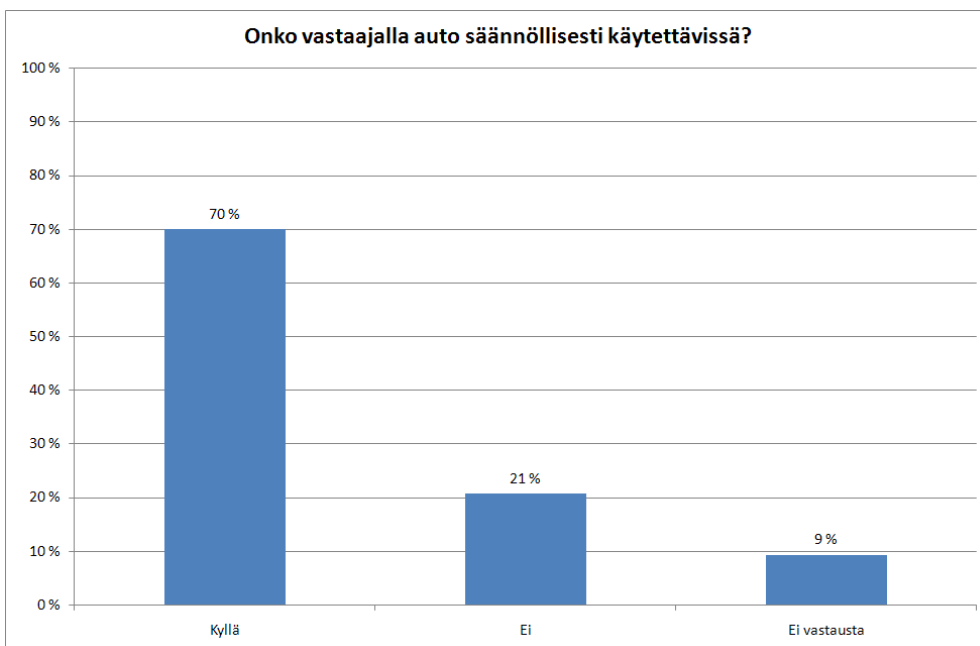
Kuva 9. Ajokortin haltijat.

Liikkumistottumuskyselyyn vastanneista 42 % asui yhden henkilöauton taloudessa ja 29 % kahden henkilöauton taloudessa. Autottomissa talouksissa asui 5 % vastaajista.



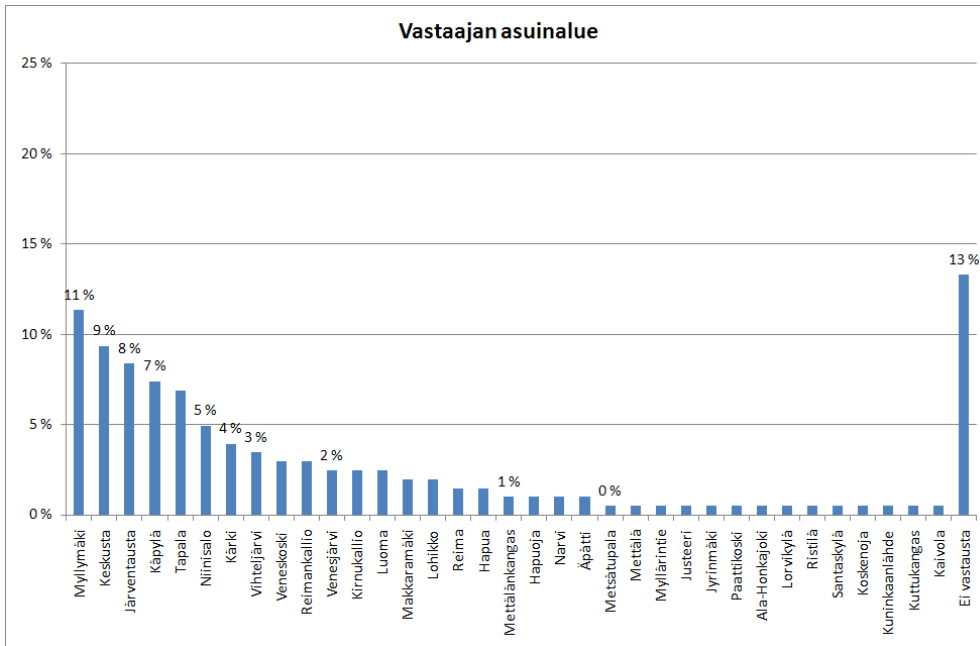
Kuva 10. Henkilöautojen lukumäärä vastaajien kotitalouksissa.

Vastanneista 70 %:lla oli auto säännöllisesti käytettävissä.



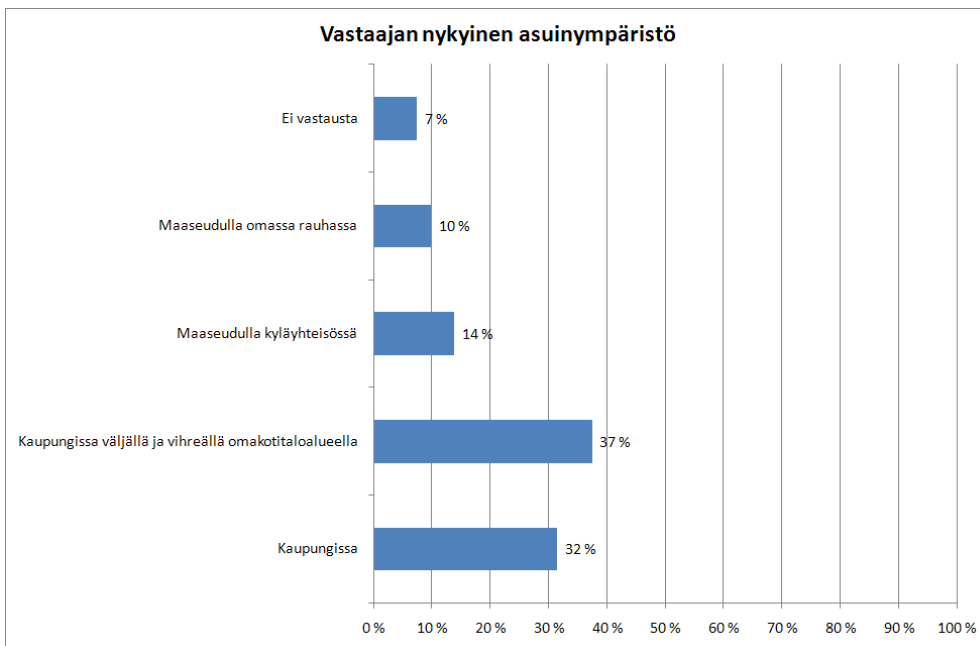
Kuva 11. Auton säännöllinen käyttömahdollisuus.

Kuvassa 12 on esitetty vastaajien jakautuminen eri asuinalueille.



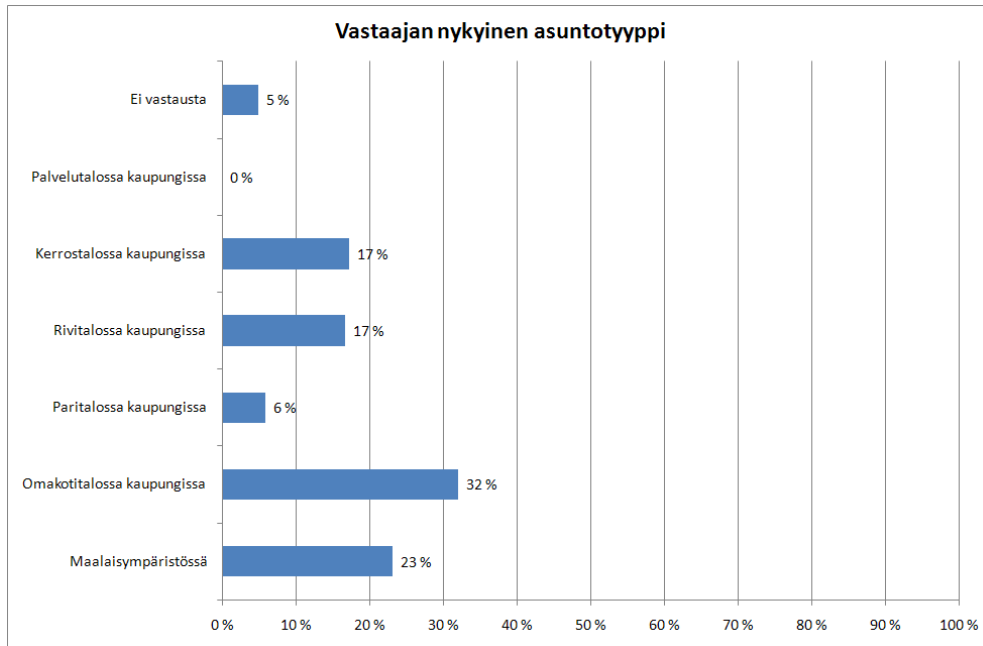
Kuva 12. Vastaajien ilmoittamat asuinalueet.

Lähes 70 % vastaajista asui kaupungissa; hieman yli puolet heistä väljällä ja vihreällä omakotitaloalueella.



Kuva 13. Vastaajien nykyiset asuin ympäristöt.

Suurin osa vastaajista (32 %) asuin omakotitalossa kaupungissa.



Kuva 14. Vastaajien nykyiset asuntotyypit.

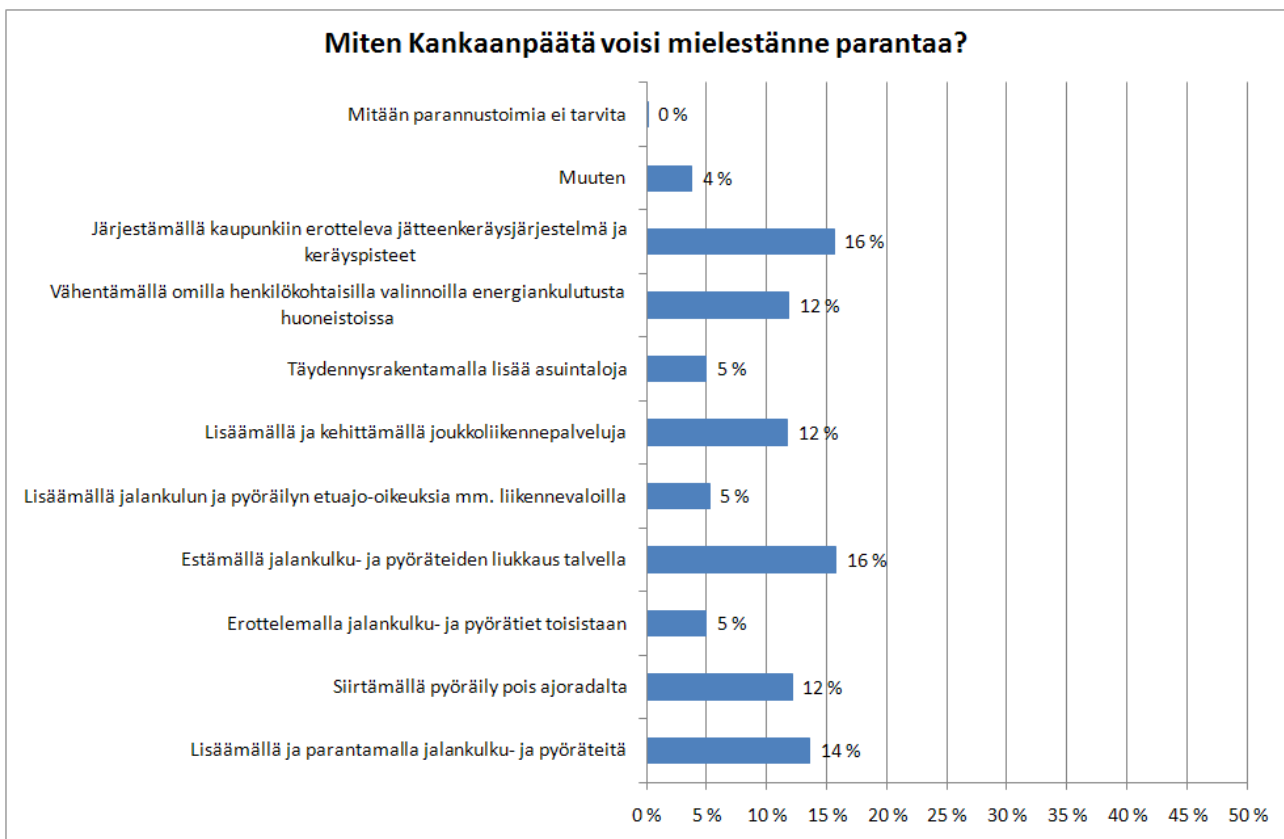
## 2.2 Muut kysymykset

### 2.2.1 Ilon ja viihtymisen aiheet, ongelmat ja kehittämiskohteet

Tärkeimmät ilon ja viihtymisen aiheet vastaajien asuinalueilla liittyivät luonnon läheisyyteen ja rauhallisuuteen sekä toisaalta myös palveluiden ja keskustan läheisyyteen, liikunta- ja muihin harrastusmahdollisuuksiin.

Suurimmat ongelmat vastaajien asuinalueilla liittyivät mm. väylien kunnossapitoon, yhteyksien puuttumiseen ja palveluiden saavutettavuuteen.

Vastaajien mielestä Kankaanpäää voisi parhaiten parantaa jätehuoltoa kehittämällä (16 %), torjumalla kevyen liikenteen väylien liukkaita talvella (16 %) sekä lisäämällä ja parantamalla jalankulku- ja pyöräteitä (14 %). Muut vastaukset liittyivät niin ikään väylien kuntoon ja kunnossapitoon, jätehuoltoon, palveluihin sekä liikennejärjestelyihin ja joukkoliikenteeseen.

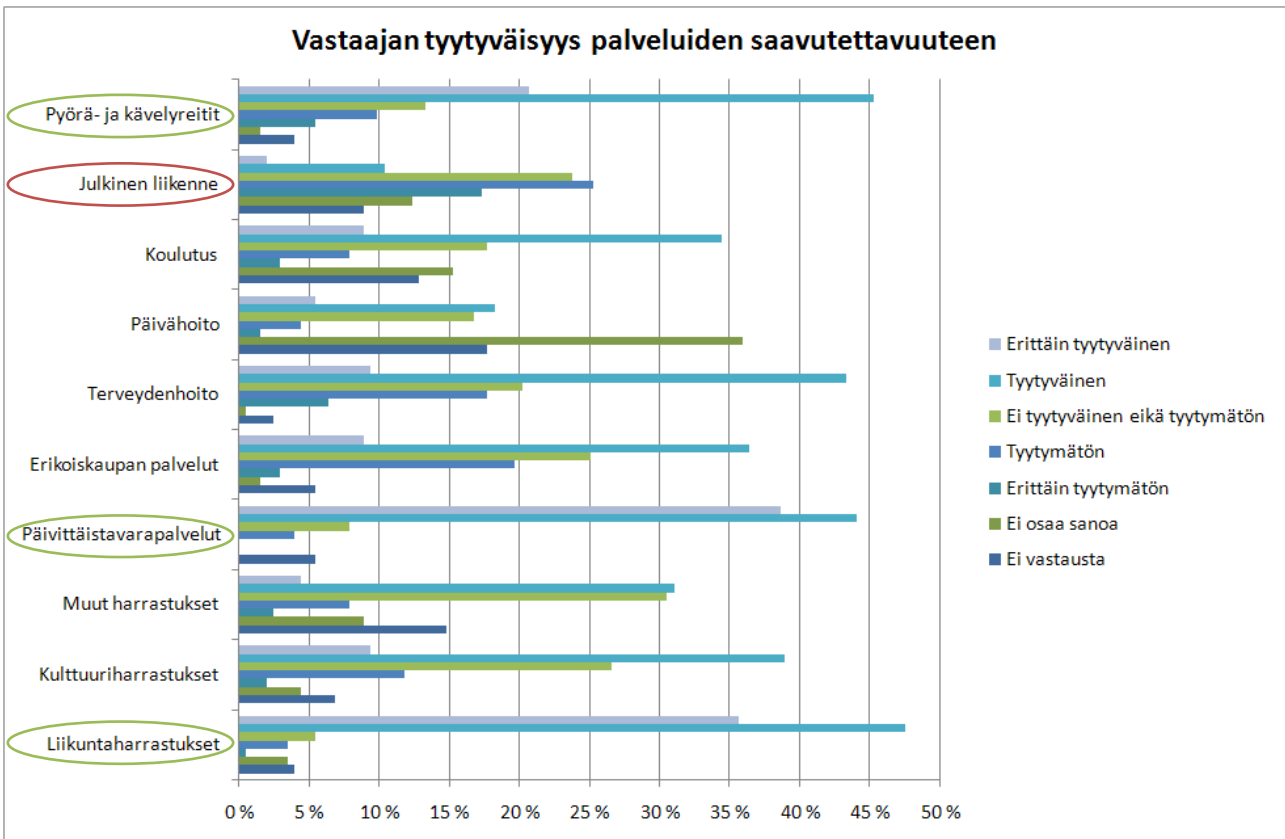


Kuva 15. Vastaajien näkemykset siitä, miten Kankaanpäää voisi parantaa.

### 2.2.2 Tyytyväisyys palveluiden saavutettavuuteen ja hyväksyttävät etäisyydet eri kohteisiin

Liikkumistottumuskyselyyn vastanneet olivat verrattaen tyytyväisiä eri palveluiden saavutettavuuteen Kankaanpäässä. Erityisen tyytyväisiä vastaajat olivat päivittäistavarapalveluiden ja liikuntaharrastusten

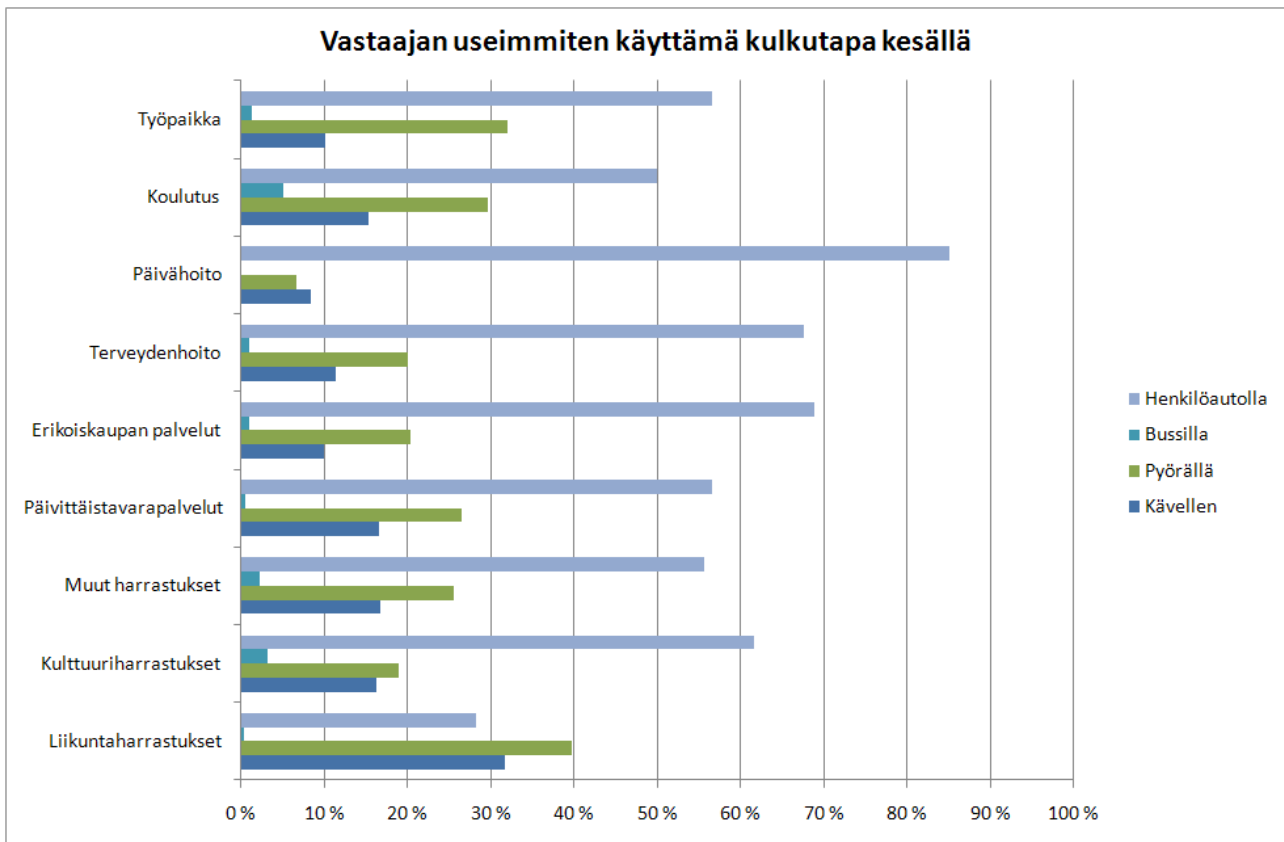
(vastaajista yli 35 %) sekä pyörä- ja kävelyreittien (noin 20 % vastaajista) saavutettavuuteen. Julkinen liikenne oli selvästi suurin tyytymättömyyden aihe. Yli 15 % vastaajista oli erittäin tyytymätön julkisen liikenteen saavutettavuuteen.



Kuva 16. Vastaajien tyytyväisyys eri palveluiden saavutettavuuteen.

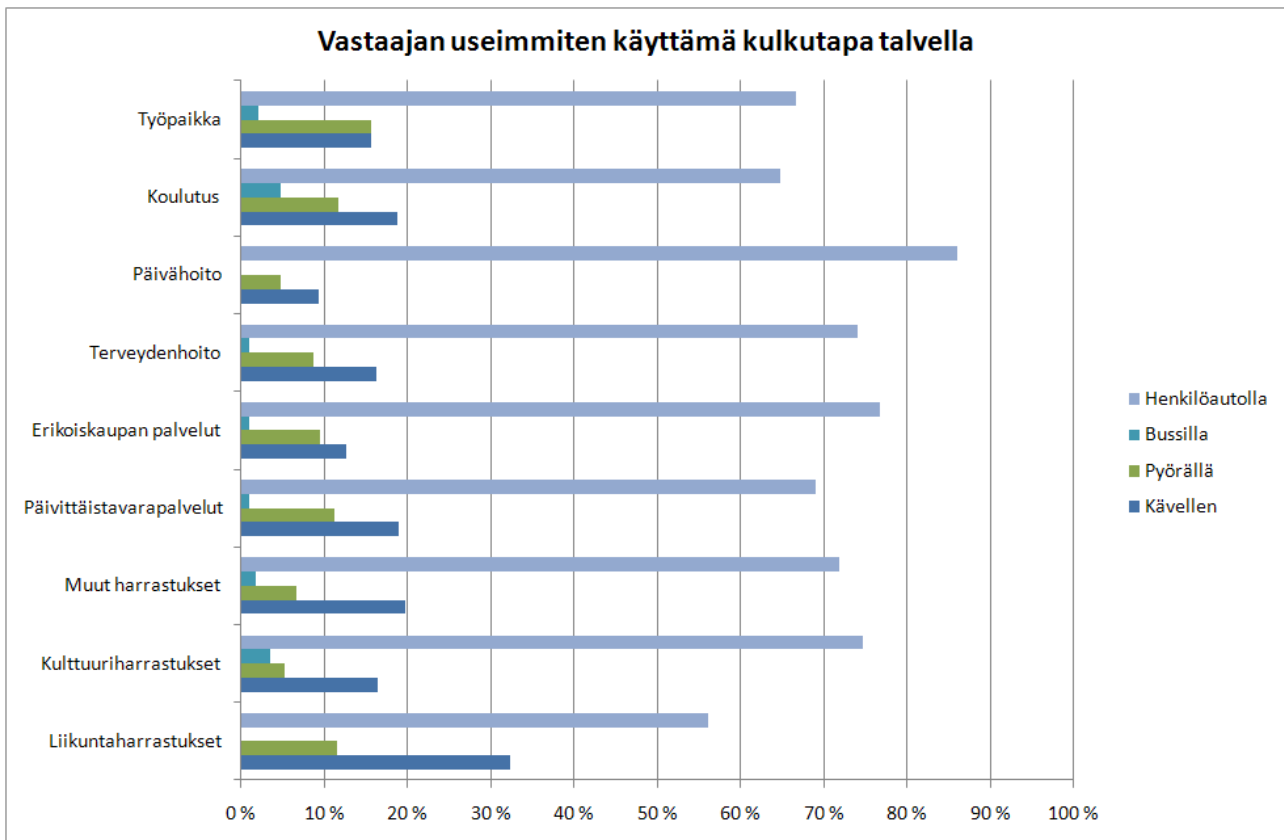
### 2.2.3 Kuljutavat kesällä ja talvella

Kesällä henkilöauto on vastaajien useimmiten käyttämä kuljetus tapa liikuntaharrastuksia lukuunottamatta. Useimmin vastaajat käyttivät henkilöautoa päivähoitoon suuntautuvilla matkoilla. Kesällä pyörä oli toiseksi useiten käytetty kuljetus tapa. Pyörää vastaajat käyttivät eniten liikuntaharrastuksiin ja työpaikalle suuntautuvilla matkoilla.



Kuva 17. Vastaajien useimmiten käyttämät kulkutavat eri kohteisiin kesällä.

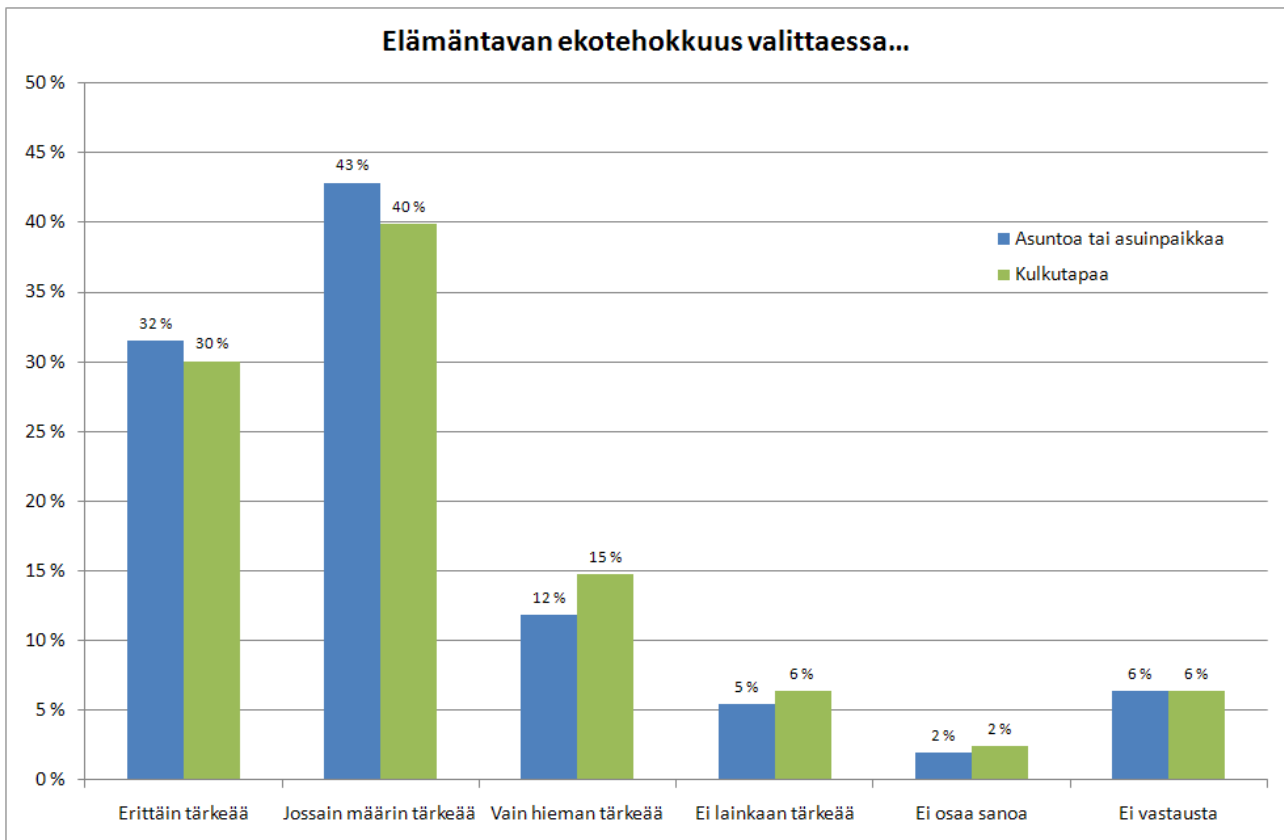
Talvella henkilöauto on kaikilla matkoilla useimmin käytetty kulkutapa. Talvella toiseksi useimmiten vastaajat kulkivat jalan eri kohteisiin, eniten liikuntaharrastuksiin.



Kuva 18. Vastaajien useimmiten käyttämät kulkutavat eri kohteisiin talvella.

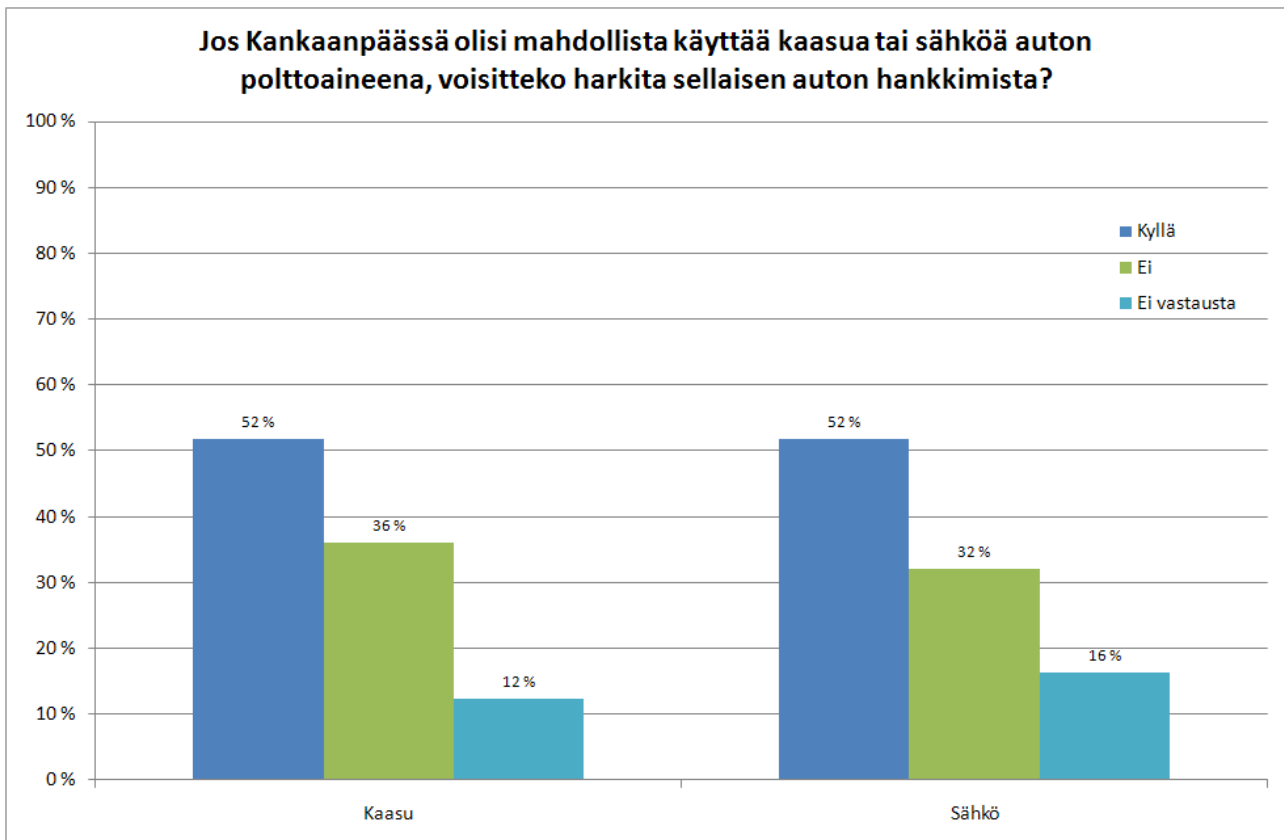
#### 2.2.4 Elämäntavan ekotehokkuus

Liikennetottumuskyselyyn vastanneista 70 % piti elämäntapansa ekotehokkuutta erittäin tärkeänä tai jossain määrin tärkeänä kulkutapaa valittaessa ja hieman useampi asuntoa tai asuinpaikkaa valittaessa.



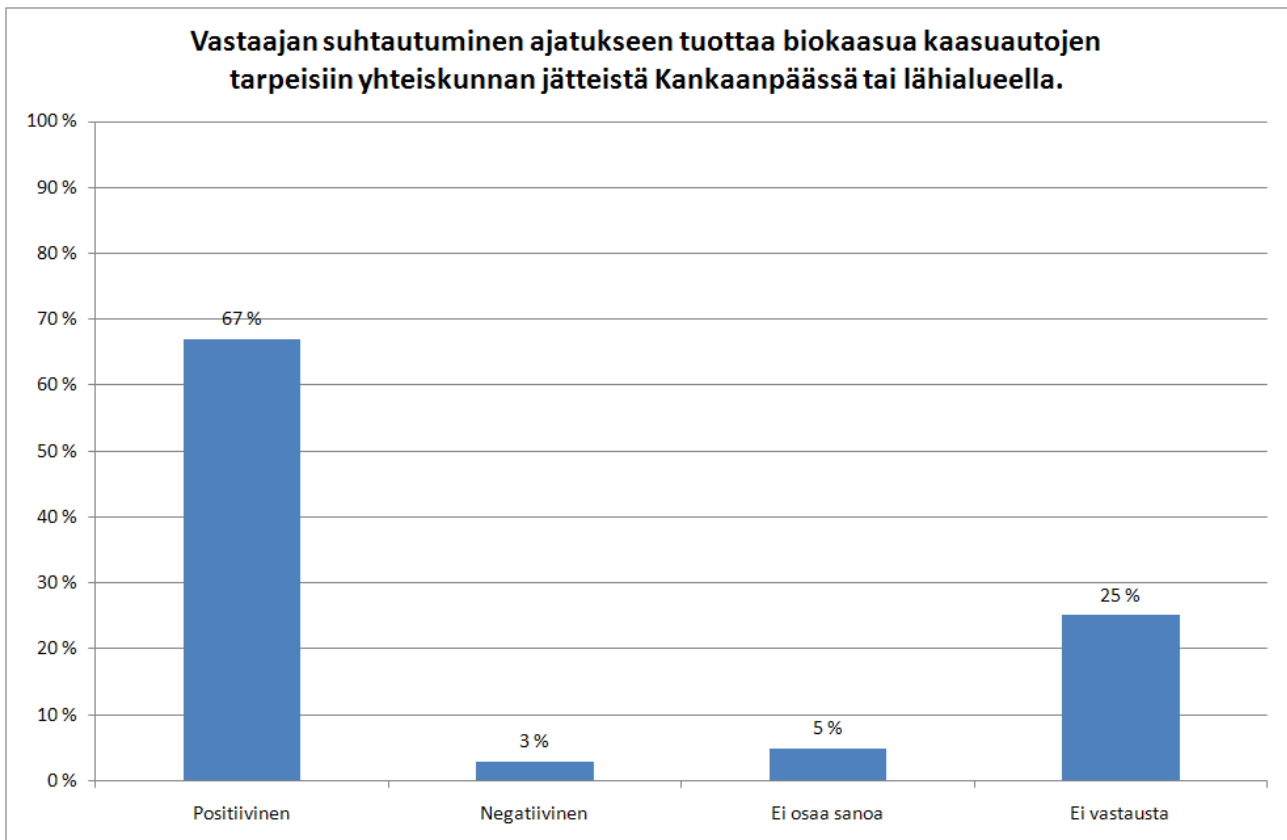
**Kuva 19.** Vastaajien elämätavan ekotehokkuus (vähäinen energian kulutus ja vähäiset päästöt) asuntoa tai asuinpaikkaa sekä kulikutapaa valittaessa.

Jos Kankaanpäässä olisi mahdollista käyttää kaasua tai sähköä auton polttoaineena, noin 50 % vastaajista voisi harkita sellaisen auton hankimista, jossa olisi mahdollista käyttää kaasua tai sähköä normaalin polttoaineen rinnalla.



Kuva 20. Vastaajien kiinnostus hankkia auto, joka käyttää kaasua tai sähköä polttoaineena.

67 % liikkumistottumuskyselyyn vastanneista suhtautui positiivisesti biokaasun tuottamiseen yhdyskunnan jätteistä kaasuautojen tarpeisiin Kankaanpäässä tai lähialueilla. Asiaa pidettiin hyvänä, koska silloin saadaan vaihtoehto tavallisille bensa- ja dieselautoille, vähennetään ympäristön ja luonnon kuormitusta sekä saadaan jätteet hyötykäyttöön. Lisäksi hankkeella arvioitiin voitavan mahdollisesti lisätä työllisyyttä paikallisesti sekä saada vetovoimaa ja näkyvyyttä Kankaanpäälle. Osa vastaajista suhtautui asiaan varauksellisen positiivisesti. Heidän mielestään ennen biokaasun tuottamiseen ryhtymistä pitäisi selvittää mahdolliset negatiiviset vaikutukset kuten haju- ja meluhaitat, toiminnan kannattavuus ja kustannustehokkuus. Tuotettavan biokaasun tulisi olla kohtuuhintaista ja sille pitäisi olla riittävästi kysyntää. Lisäksi olisi varmistettava, että biokaasu pitkällä aikavälillä kestävä vaihtoehto. Negatiivisesti asiaan suhtautuvat vastaajat eivät nähneet kaasulla olevan tarpeeksi käyttäjiä ja kysyntää. Myös vähittäisjakelun kustannusten arveltiin nousevan suuriksi verrattuna keskitettyyn energiantuotantoon, jolloin biokaasun käyttö ja tuotanto pitäisi suunnata mieluummin suuremmille laitoksille.

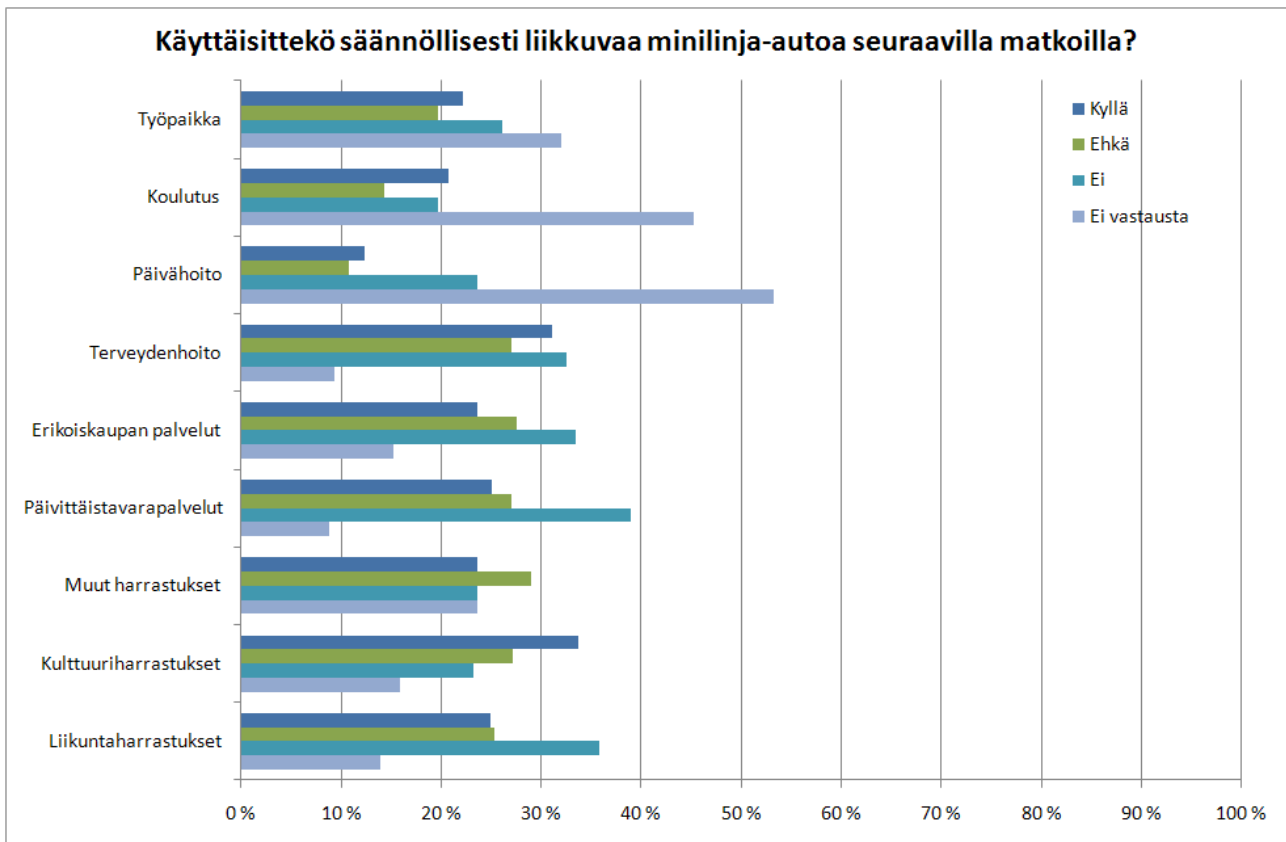


**Kuva 21. Vastaajien suhtautuminen biokaasun tuottamiseen kaasuautojen tarpeisiin yhteiskunnan jätteistä Kankaanpäässä tai lähialueilla.**

Yli 40 % vastaajista voisi harkita käyttävänsä sähköpyörää lyhyillä päivittäisillä matkoilla auton sijaan. Hieman useampi (lähes 50 %) ei pitänyt sähköpyörän käyttöä todennäköisenä.



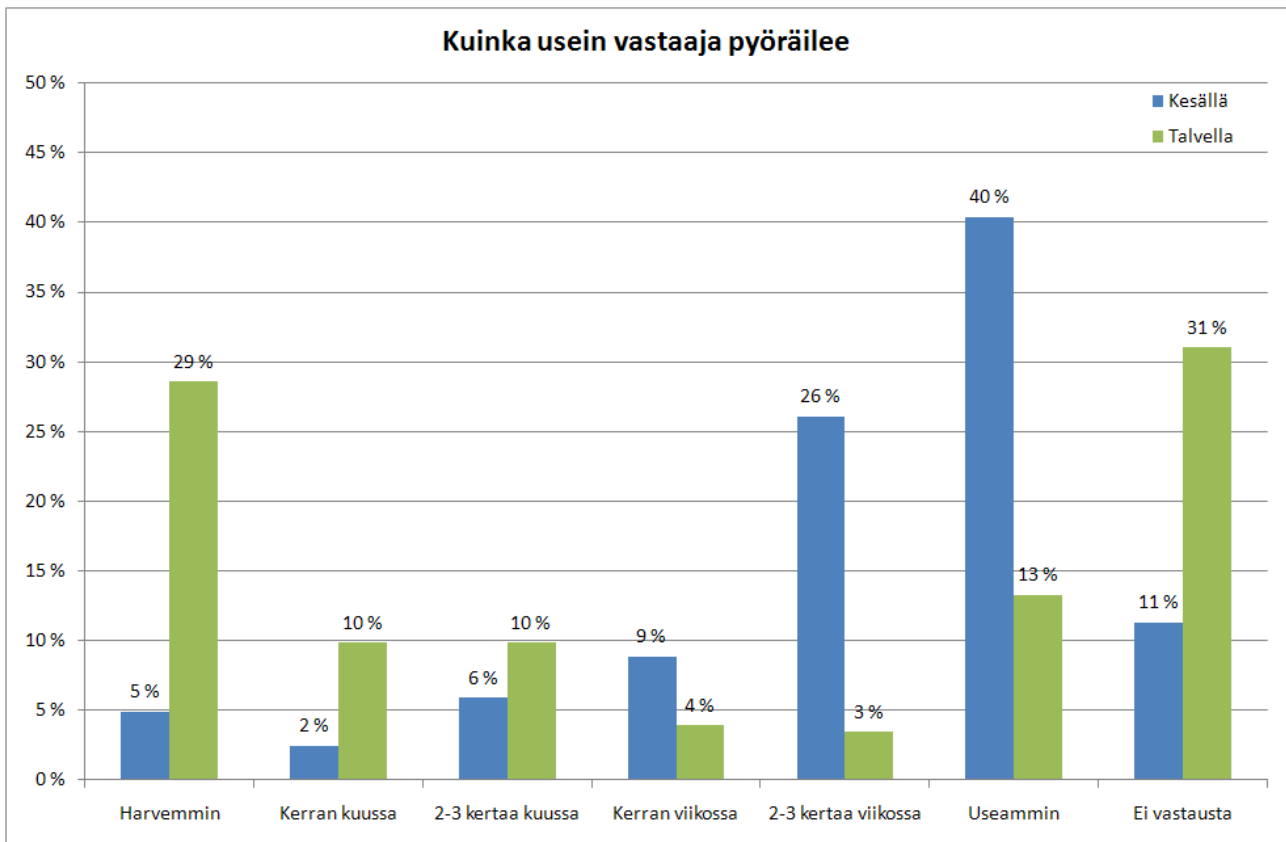
Kuva 22. Vastaajien kiinnostu käyttää sähköpyörää lyhyillä päivittäisillä matkoilla auton sijaan.



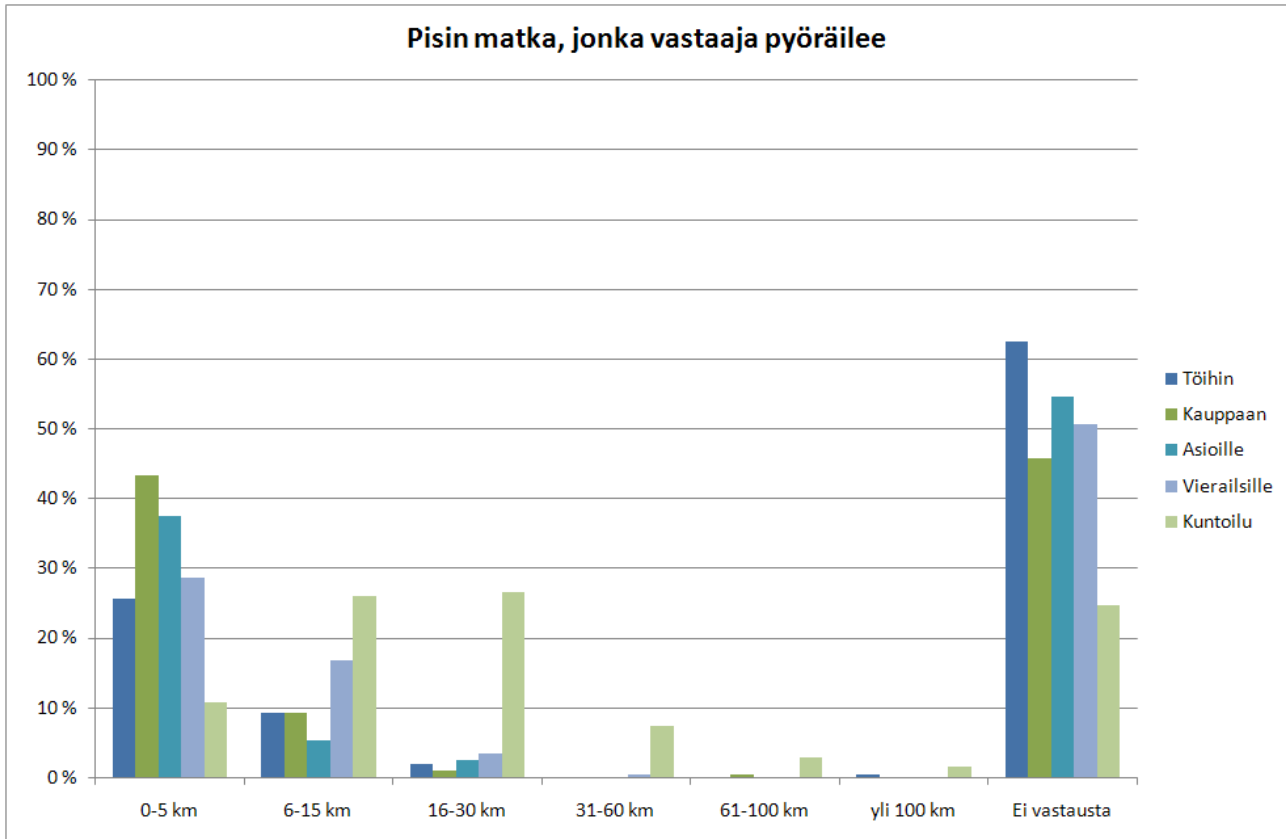
Kuva 23. Vastaajien kiinnostus käyttää minilinja-autoa erilaisilla matkoilla.

### 2.2.5 Pyöräily

Kesällä noin 40 % vastaajista pyöräilee useammin kuin 3 kertaa viikossa, talvella vastaava osuus on noin 13 %.

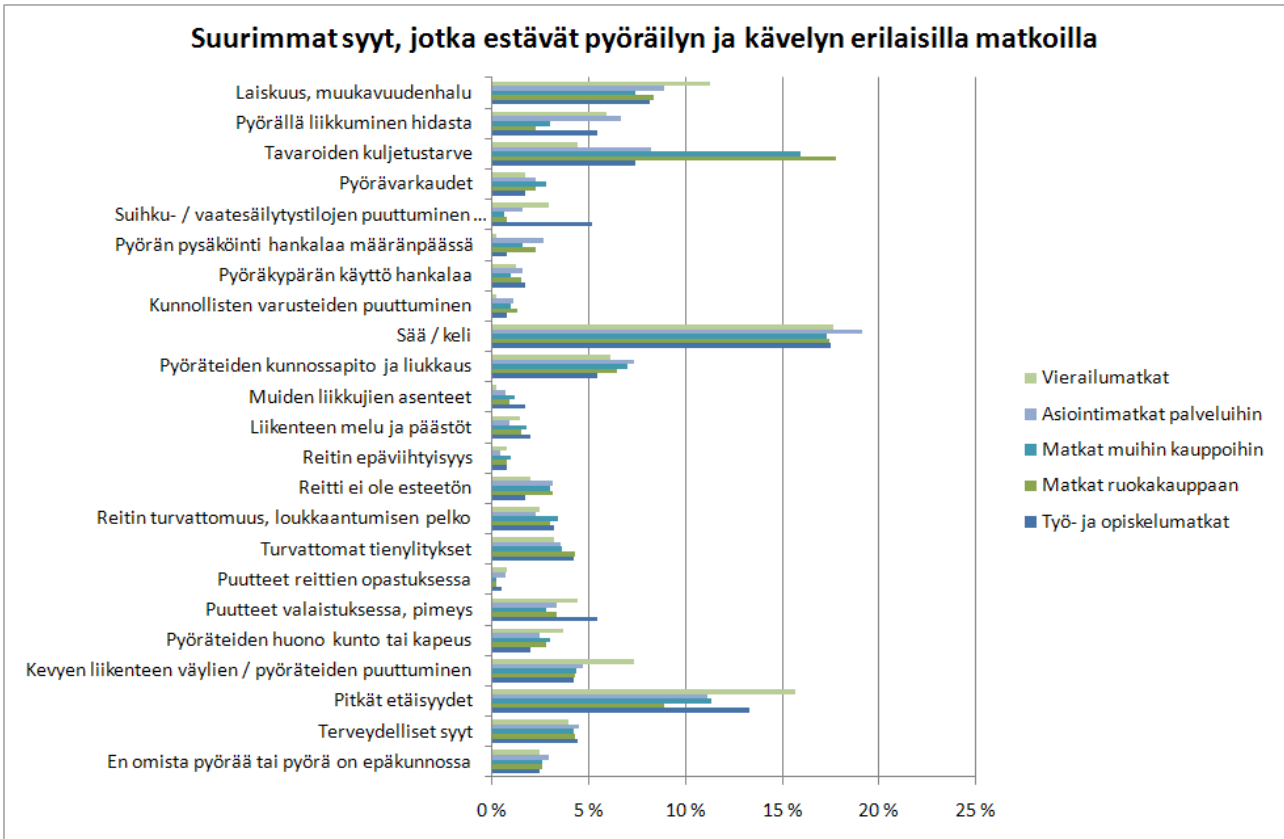


Kuva 24. Kuinka usein vastaajat pyöriilevät.

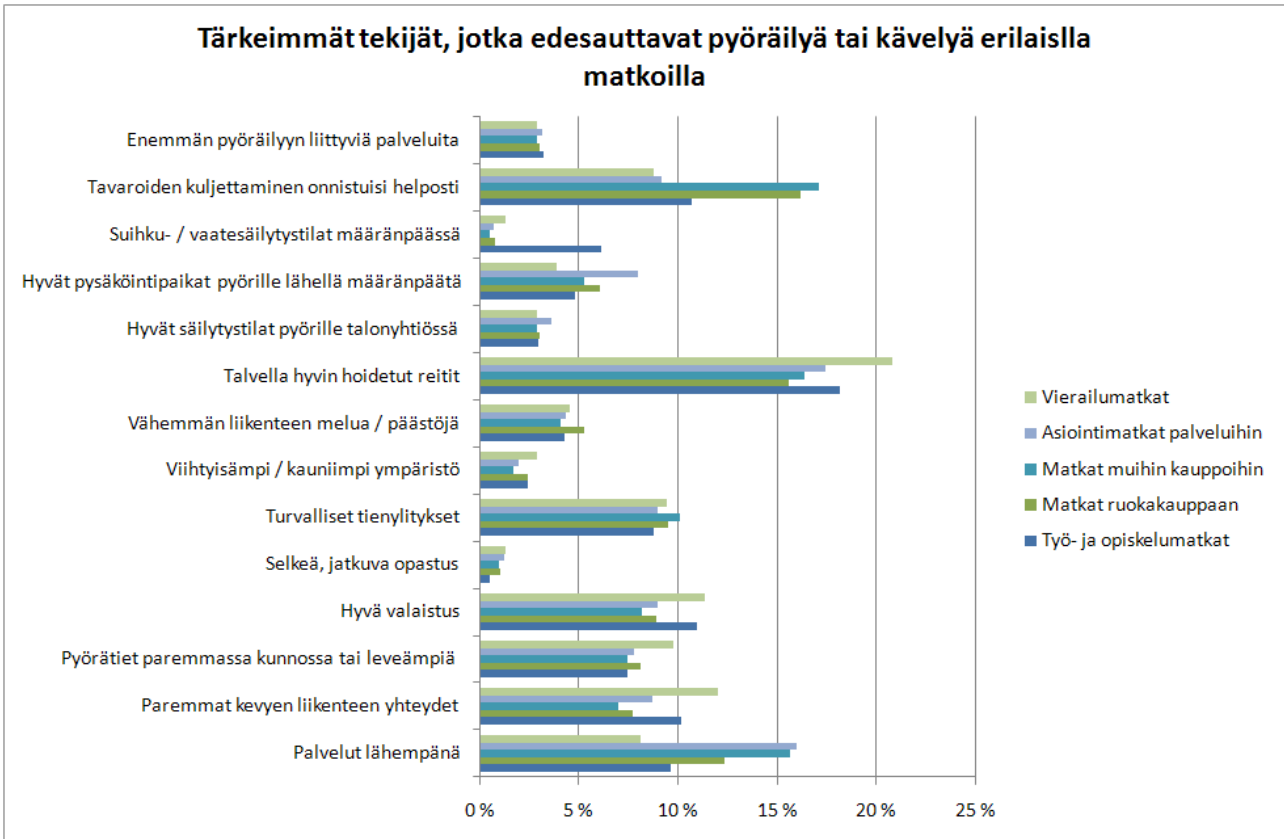


Kuva 25. Pisin matka, jonka vastaajat ilmoittivat pyöräilevänsä.

Suurimmat syyt, jotka vastaajien mielestä estävät pyöräilyn ja kävelyn erilaisilla matkoilla, ovat sää ja keli, tavaroiden kuljetustarve, pitkät etäisyydet ja mukavuudenhalu. Esimerkiksi työ- ja opiskelumatkoilla suurimmat syyt ovat sää ja keli sekä pitkät etäisyydet. Sen sijaan tärkeimpinä pyöräilyä ja kävelyä edistävinä tekijöinä vastaajat pitivät talvikunnossapito, tavaroiden kuljetusmahdollisuutta sekä sitä, että palvelut sijaitsisivat lähempänä.

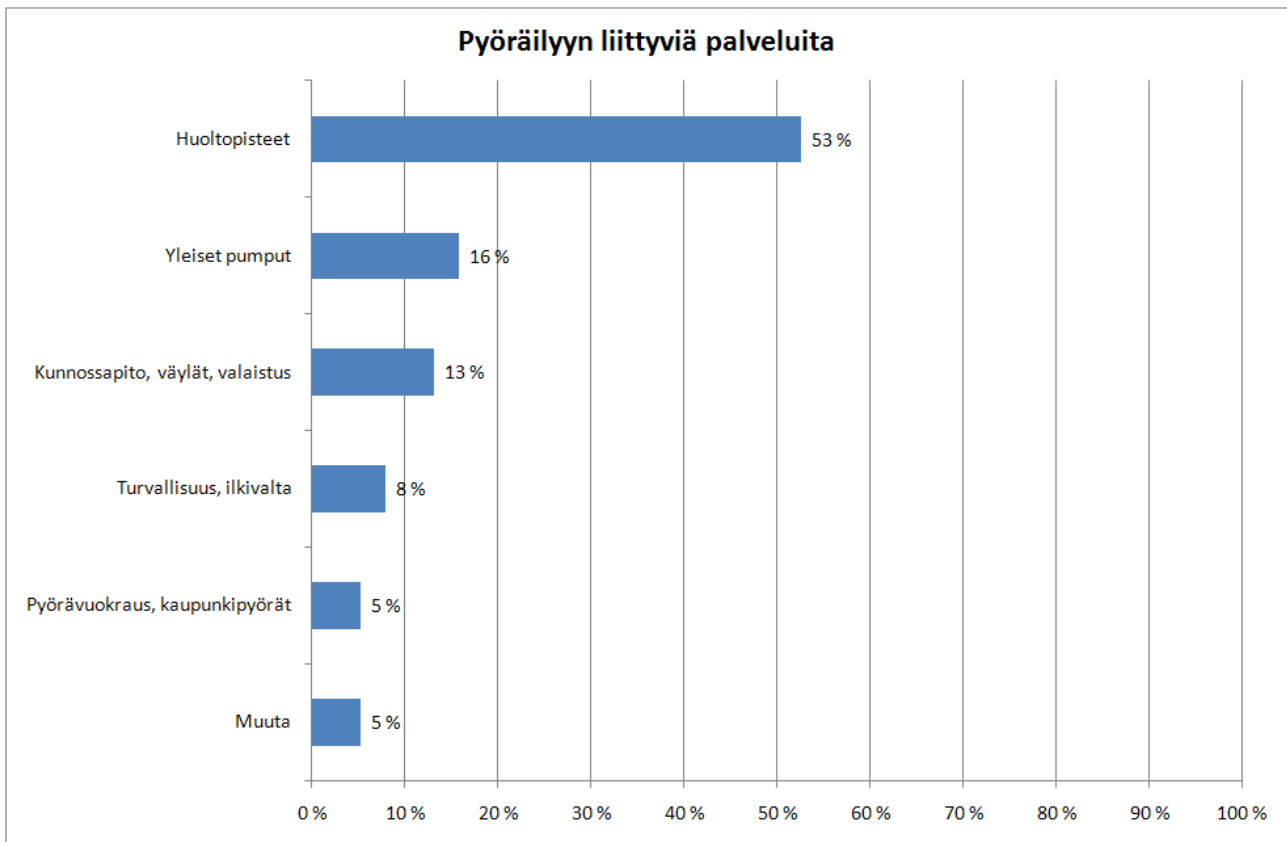


Kuva 26. Suurimmat syyt, jotka estävät pyörän käyttöä ja kävelyä erilaisilla matkoilla.



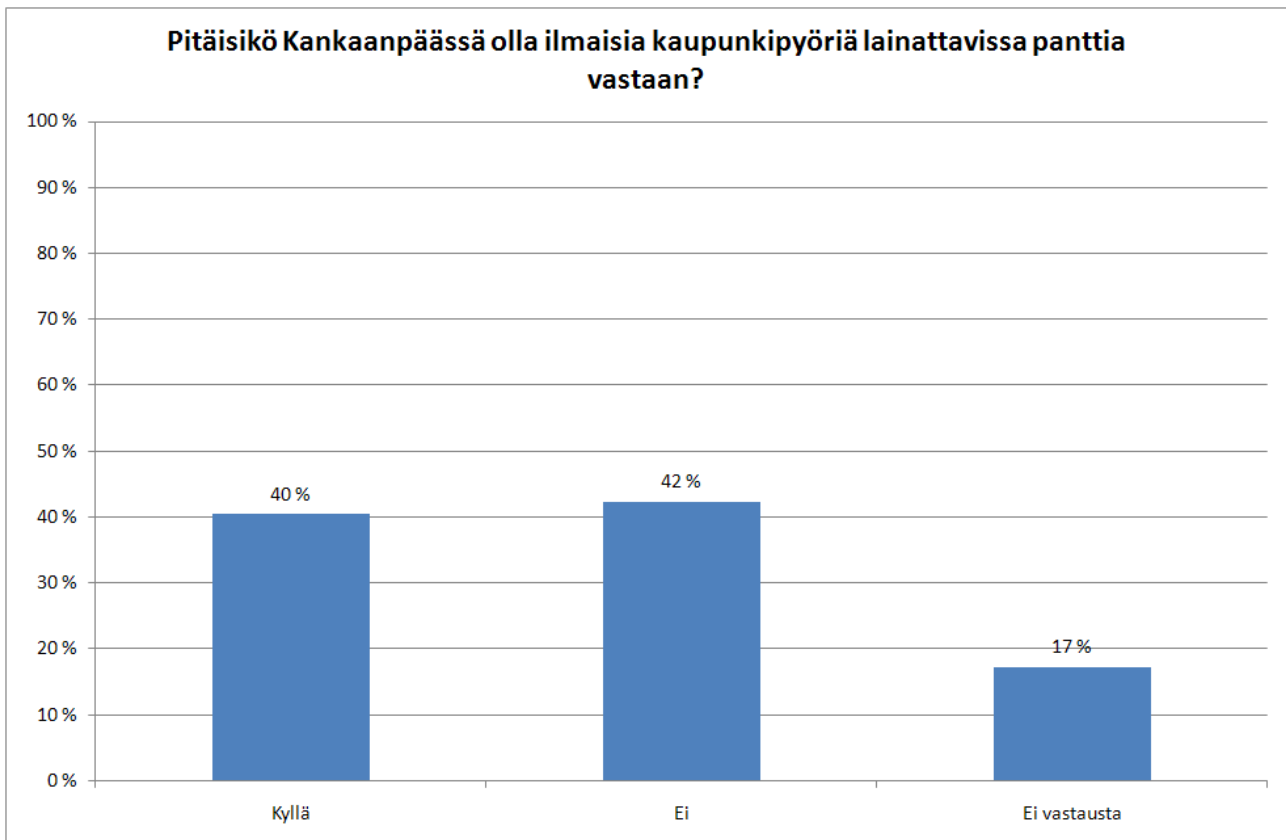
Kuva 27. Tärkeimmät tekijät, jotka edesauttavat pyörän käyttöä ja kävelyä erilaisilla matkoilla.

35 % liikkumistottumuskyselyyn vastanneista kirjasi ehdotuksensa polkupyöräilyyn liittyvistä palveluista, joita Kankaanpäässä kaivataan. 9 % vastaajista ilmoitti olevansa tyytyväinen nykyisen palvelutarjontaan. 53 % ehdotuksensa kirjanneista vastaajista kaipaisi Kankaanpäähän polkupyörien huoltopisteitä, erikoisliikkeitä ja pyöräkorjaamoja. Osa vastaajista kaipasi paikkaa, jossa itse voisi huoltaa pyöräänsä, ja osa ammattiapua ongelmatilanteissa. Eräässä vastauksessa ehdotettiin pyöräkioskia, josta voisi vuokrata pyörän, huoltaa oman pyöränsä ja ostaa tarvittaessa varaosia. 16 % vastaajista piti yleisiä pyöräpumppeja hyvänä ideana. 13 % vastaajista kaipasi lisää väyliä ja reittejä, valaistusta sekä parempaa kunnossapitoa etenkin talvella. 8 % vastaajista toivoi lisää turvallisia pyörien pysäköintipaikkoja ja lukittavia pyörätelineitä kauppojen ja laitosten lähelle. Muissa ehdotuksissa toivottiin kahviloita ja eväspaikkoja pyöräreittien varsille ja talvisäilytyspaikkoja pyörille sekä ehdotettiin keväällä järjestettäväksi pyörien pesu- ja kunnostustempausta.



Kuva 28. Pyöräilyyn liittyviä palveluita, joita vastaajat toivovat Kankaanpäähän.

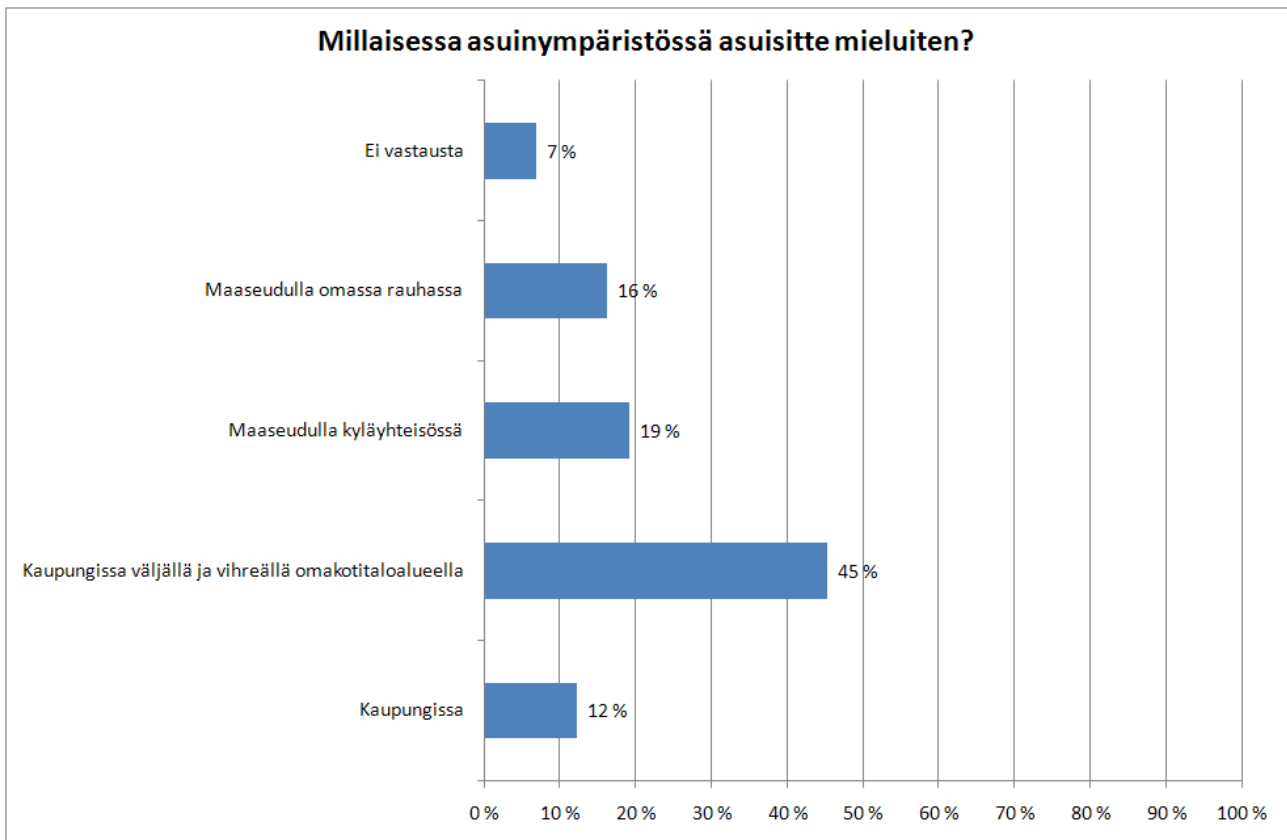
Vastaajien mielipiteet jakaantuivat lähes tasan ilmaisia kaupunkipyöriä koskevassa kysymyksessä; 40 % puolesta ja 42 % vastaan.



Kuva 29. Vastaajien mielipiteet ilmaisista kaupunkipyöristä Kankaanpäässä.

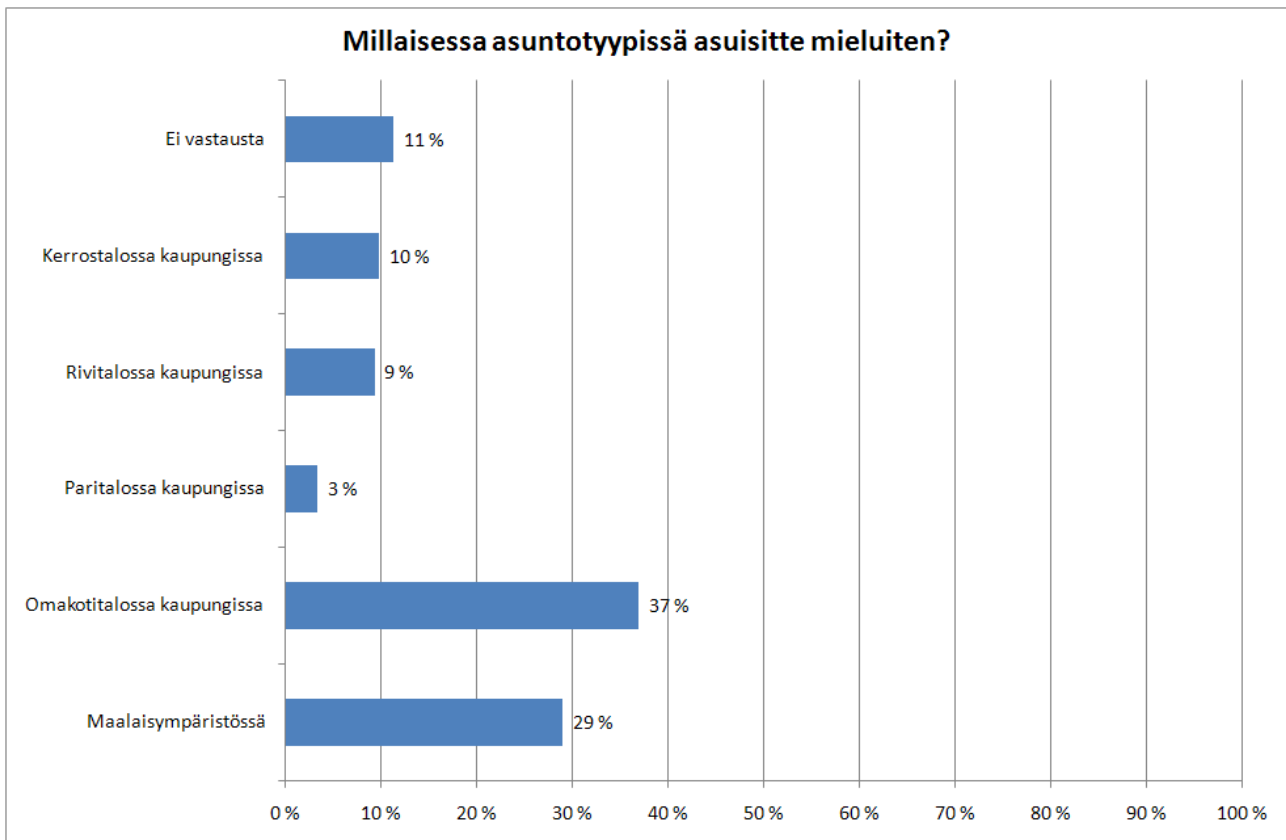
### 2.2.6 Asuminen ja tontit

45 % liikkumistottumuskyselyyn vastanneista asuisi mieluiten kaupungissa väljällä ja vihreällä omakotitaloalueella. 35 % vastaajista asuisi mieluiten maaseudulla joko kyläyhteisössä (19 %) tai omassa rauhassa (16 %). Vastaajien ilmoittamaan nykyiseen asuinympäristöön verrattuna huomattavasti harvempi asuisi mieluiten kaupungissa ja selvästi useampi kaupungissa väljällä ja vihreällä omakotitaloalueella.



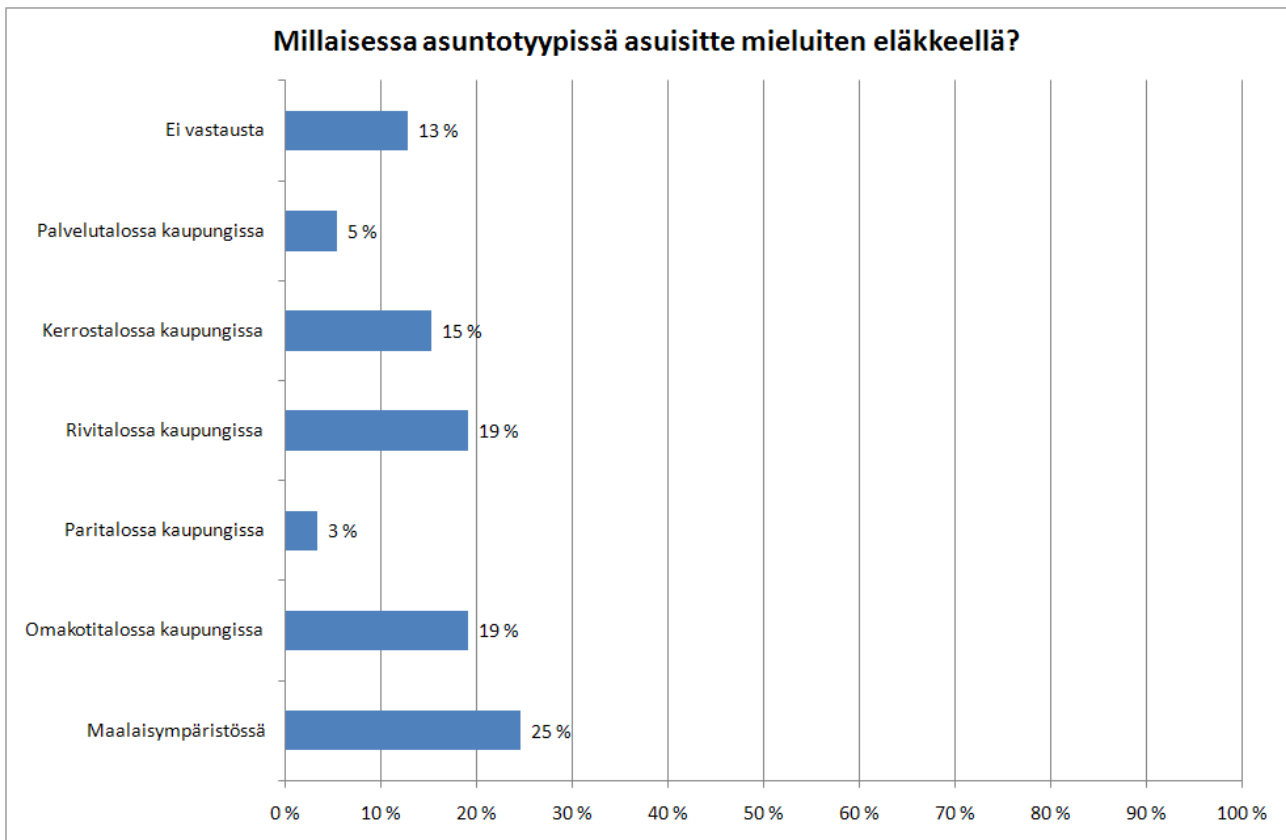
Kuva 30. Vastaajille mieluisimmat asuinympäristöt.

37 % vastaajista asuisi mieluiten omakotitalossa kaupungissa ja 29 % maalaisympäristössä. Vastaajien ilmoittamaan nykyiseen asuntyyppiin verrattuna huomattavasti useampi asuisi mieluiten omakotitalossa kaupungissa tai maalaisympäristössä.



**Kuva 31. Vastaajille mieluisimmat asuntotyypit.**

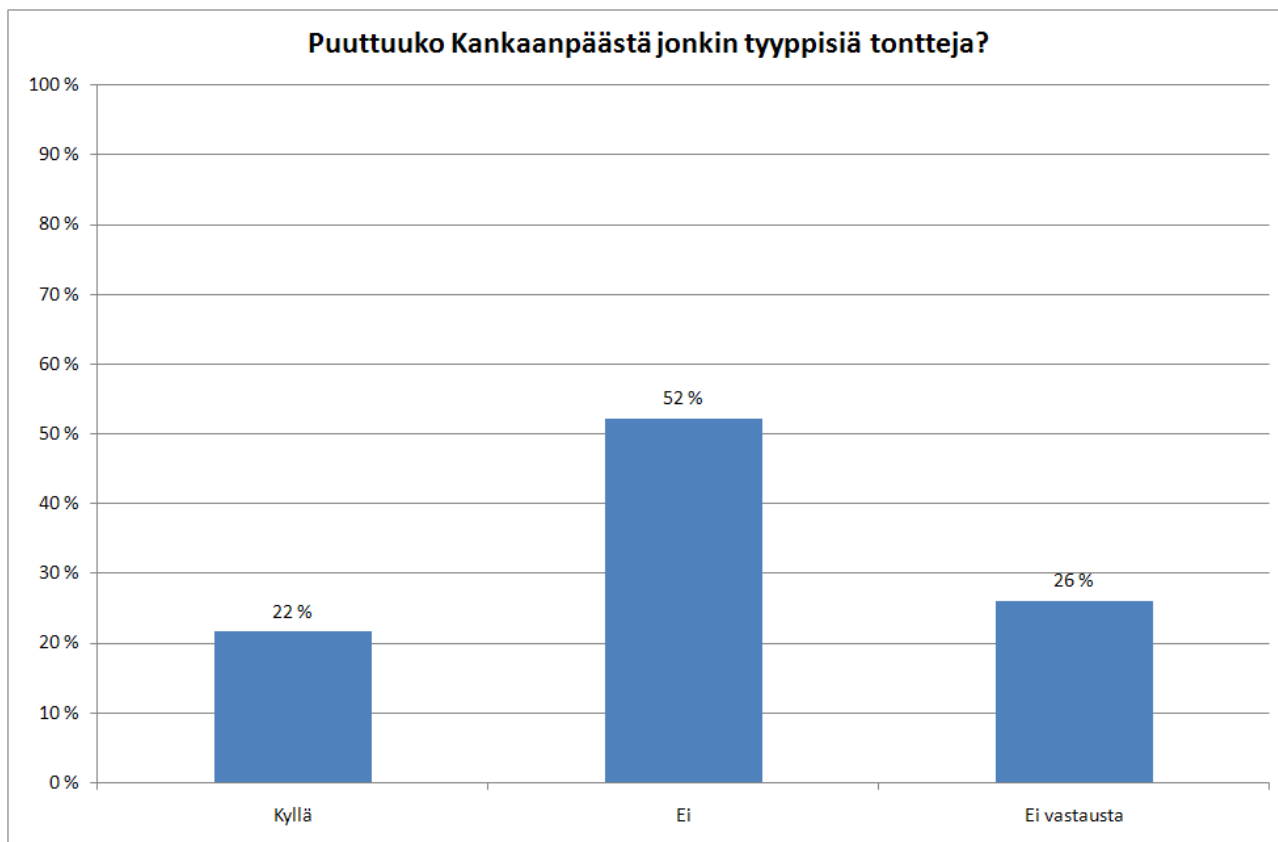
61 % vastaajista asui eläkkeellä ollessaan mieluiten kaupungissa ja 25 % maalaisympäristössä. Kaupungissa vastaajat asuivat mieluiten joko omakotitalossa tai rivitalossa. 5 % vastaajista ilmoitti asuvansa mieluiten palvelutalossa kaupungissa. Vastaajien ilmoittamaan nykyiseen asuntotyyppiin ja mieluisimpaan asumistyyppiin verrattuna rivitaloasuminen kaupungissa olisi useamme mieluisin asumistapa eläkkeellä.



Kuva 32. Vastaajille mieluisimmat asuntotyypit eläkeiässä.

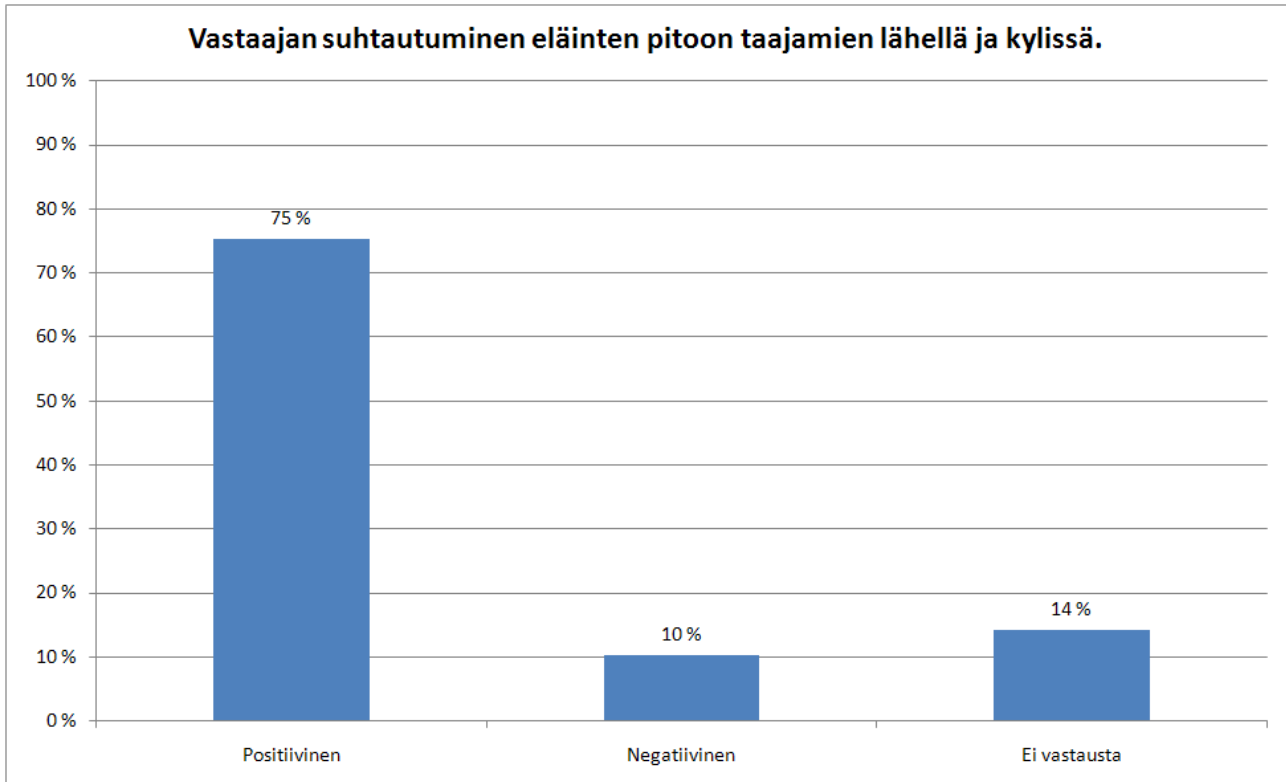
Vastaajien mielestä sopiva tontin koko kaupunkiympäristössä on keskimäärin 1475 neliötä ja maaseudulla keskimäärin 6985 neliötä.

52 % vastaajista oli sitä mieltä, ettei Kankaanpäästä puuttu minkään tyyppisiä tontteja. 22 % vastaajista sen sijaan kaipasi Kankaanpäähän erilaisia tontteja: isoja tontteja, omakotitalo-, rivitalo- ja kerrostalotontteja, järvenrantatontteja, rinnetontteja, väljiä ja rauhallisia tontteja, tontteja maalaisympäristössä ja keskustassa, mökkitontteja, tontteja kuorma-auto- ja koneurakoitsijoille sekä pieniä ja edullisia teollisuustontteja pienyrittämiseen. Tontteja pitäisi vastaajien mukaan saada kaikkialle, maalaisympäristöön, metsän reunaan, rannoille, saariin, keskustan liepeille, 1-2 km, 2-3 km, noin 5 km ja maksimissaan 10 km säteille keskustasta, haja-asutusalueille, länsi-eteläpuolelle, Myllymäkeen, Kynärjäevelle, Marviin, Lohikkoon, Ruokojärveen, Kirnukalliolle sekä Kärjen ja Makkaramäen tyhjille tonteille.



**Kuva 33. Puuttuuko Kankaanpäästä tiettytyyppisiä tontteja.**

75 % vastaajista suhtautui positiivisesti eläinten pitoon taajamien lähellä ja kylissä. Eläinten pito katsottiin kuuluvan maalaiskaupunkiin, elävöittävän ympäristöä ja olevan jokaisen oikeus. Osa vastaajista suhtautui eläinten pitoon varauksellisen positiivisesti. Heidän mielestään eläinten pito hyväksyttävää, kun eläinten elinolosuhteista huolehditaan, eläimet eivät aiheuta haittaa naapureille, ne pidetään kytkettyinä ja niiden jätökset kerätään pois. Lisäksi vastaajat suhtautuivat hieman erilailla lemmikkieläinten ja kotieläinten pitoon. 10 % vastaajista suhtautui eläintenpitoon negatiivisesti mm. siksi, että niistä aiheutuu naapureille melu- ja hajuhaittoja.



Kuva 34. Vastaajien suhtautuminen eläinten pitoon taajamien lähellä ja kylissä.

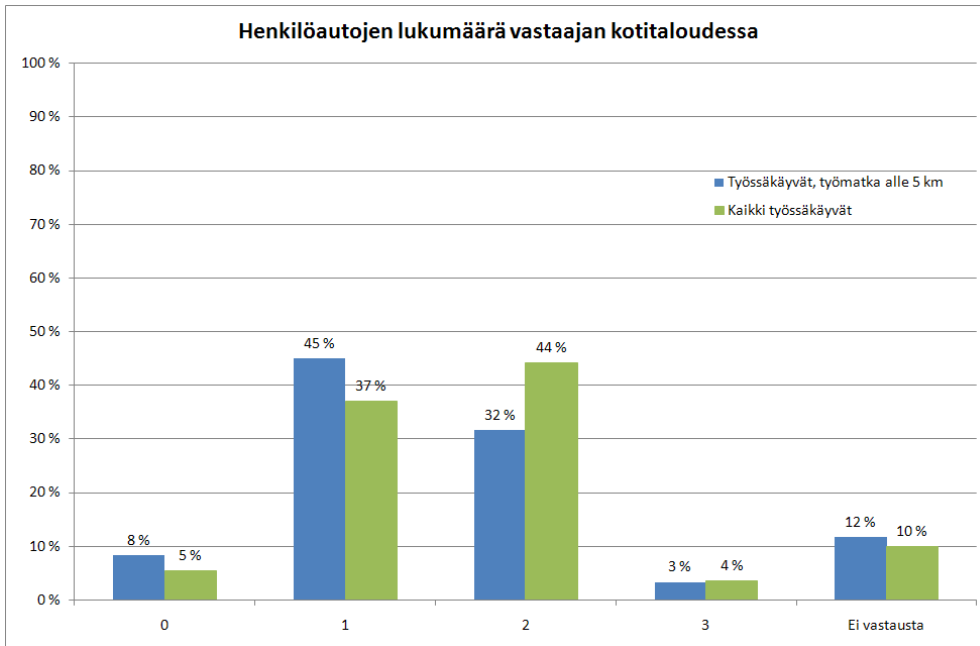
## 2.3 Muita tarkasteluja

### 2.3.1 Vastaajat, joiden työmatkat lyhyet

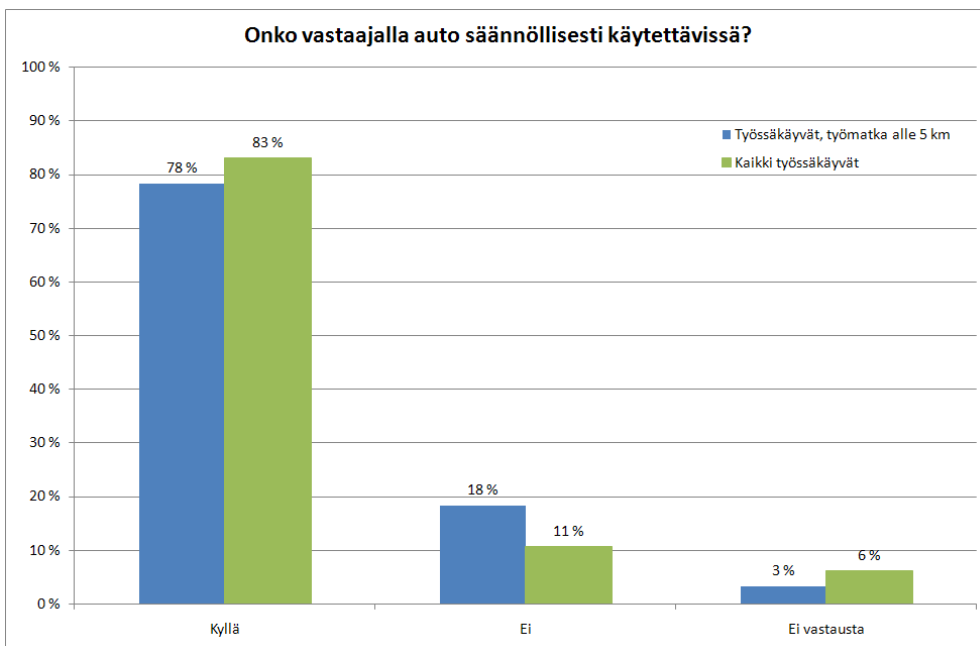
Erytystarkastelua varten poimittiin vastaukset, joissa vastaaja oli ilmoittanut työmatkansa olevan alle 5 km. Tällaisia vastauksia oli kaikkiaan 60 kpl. Näitä vastauksia verrattiin taustatietojen osalta kaikkien työssäkäyvien vastauksiin, joita oli 112 kpl.

62 %:lla vastaajista työmatkan pituus oli alle 2,5 km ja 38 %:lla työmatkan pituus oli 2,5 - 5 km. Keskimäärin vastaajien työmatka oli 2,1 km. Vastaajista puolet oli naisia ja puolet miehiä. Miesten osuus kaikista työssäkäyvistä oli 52 % ja naisten osuus 48 %. Vastaajien keski-ikä oli keskimäärin 49,6 vuotta, kun kaikkien työssä käyvien keski-ikä oli keskimäärin 47,7 vuotta.

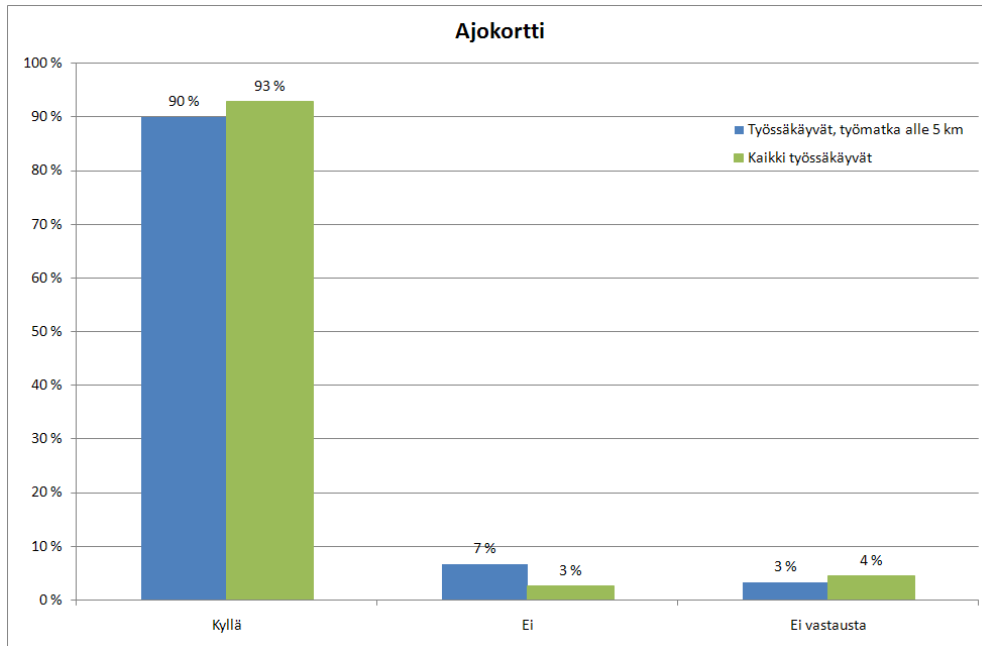
Vastaajien, joiden työmatka oli alle 5 km, kotitalouksissa oli vähemmän autoja kuin kaikkien työssäkäyvien. 8 % työssäkäyvistä, joiden työmatka oli alle 5 km, asui kotitaloudessa, jossa ei ollut yhtään autoa. Yhden auton talouksissa asui 45 % ja kahden auton 32 %. Hieman useammalla vastaajalla, jonka työmatka oli lyhyt, ei ollut autoa säännöllisesti käytettävissä. Myös ajokortin omistus oli hieman vähäisempää niillä vastaajilla, joiden työmatka oli lyhyt.



Kuva 35. Henkilöautojen lukumäärä työssäkävien vastaajien kotitalouksissa.

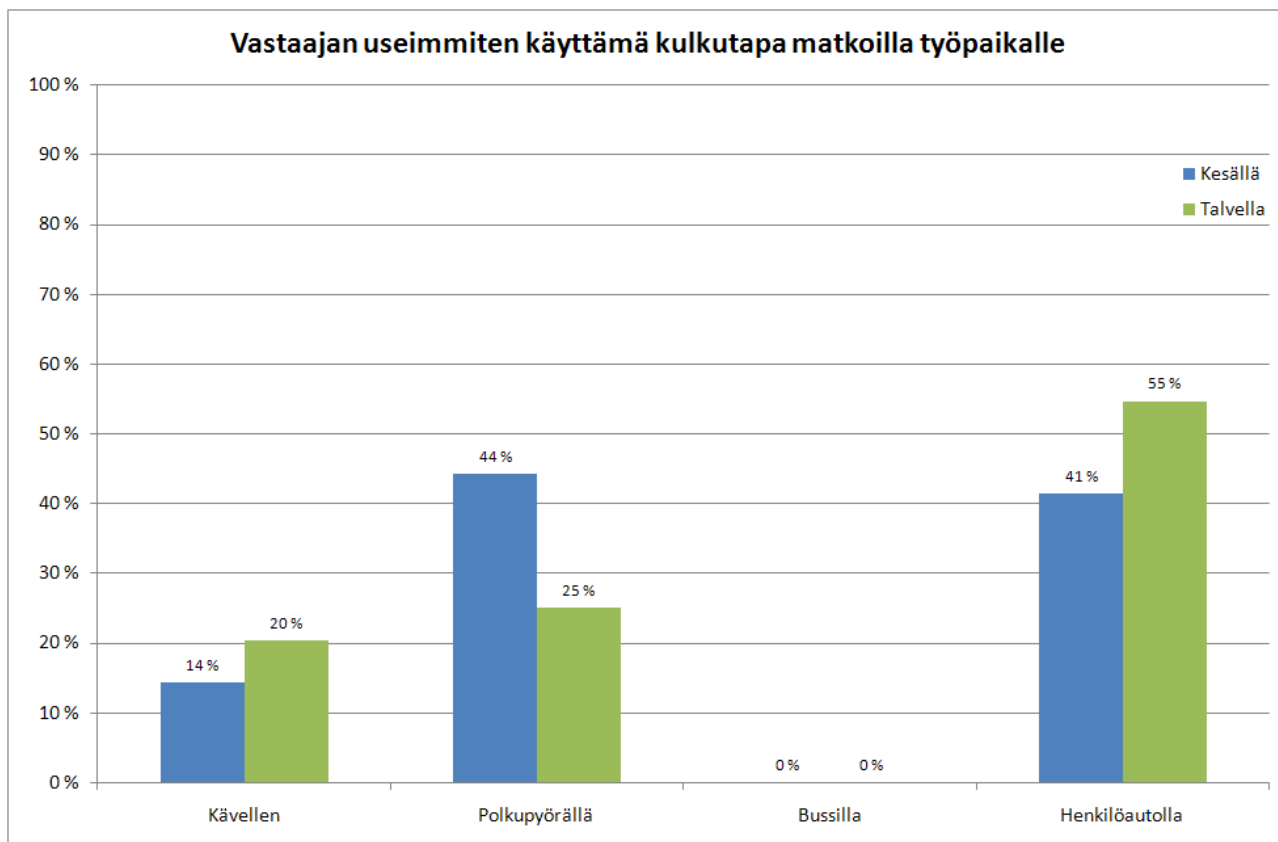


Kuva 36. Työssäkävien vastaajien mahdollisuus käyttää autoa säännöllisesti



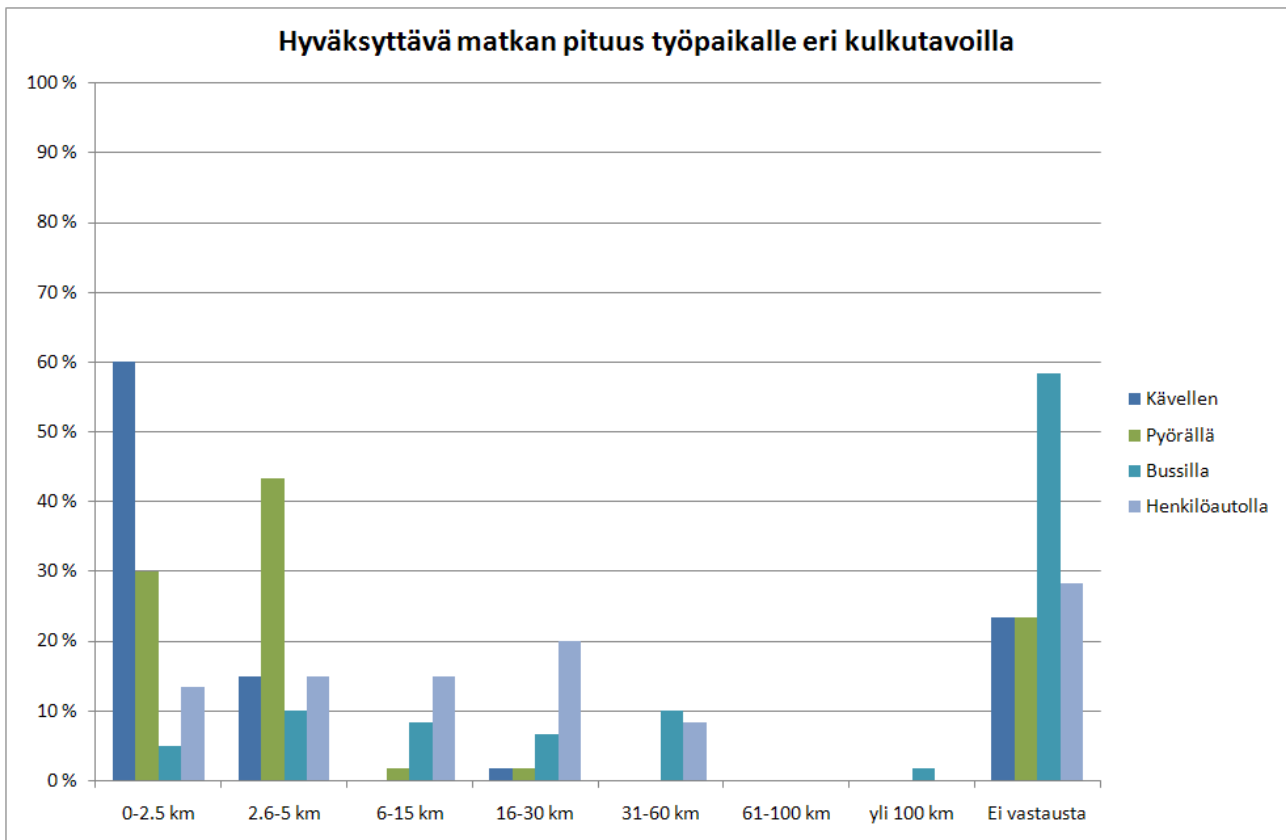
Kuva 37. Työssäkävien vastaajien ajokortin omistus.

Vastaajista, joiden työmatka oli alle 5 km, 44 % ilmoitti käyttävänsä useimmiten työpaikalle suuntautuvilla matkoilla kesäisin polkupyörää (eli hienoinen enemmistö). Talvella enemmistö (55 %) vastaajista käytti työpaikalle suuntautuvilla matkoilla henkilöautoa, mutta kävellen tai pyörällä työmatkan kulkevien osuus oli yhteensä 45 %.



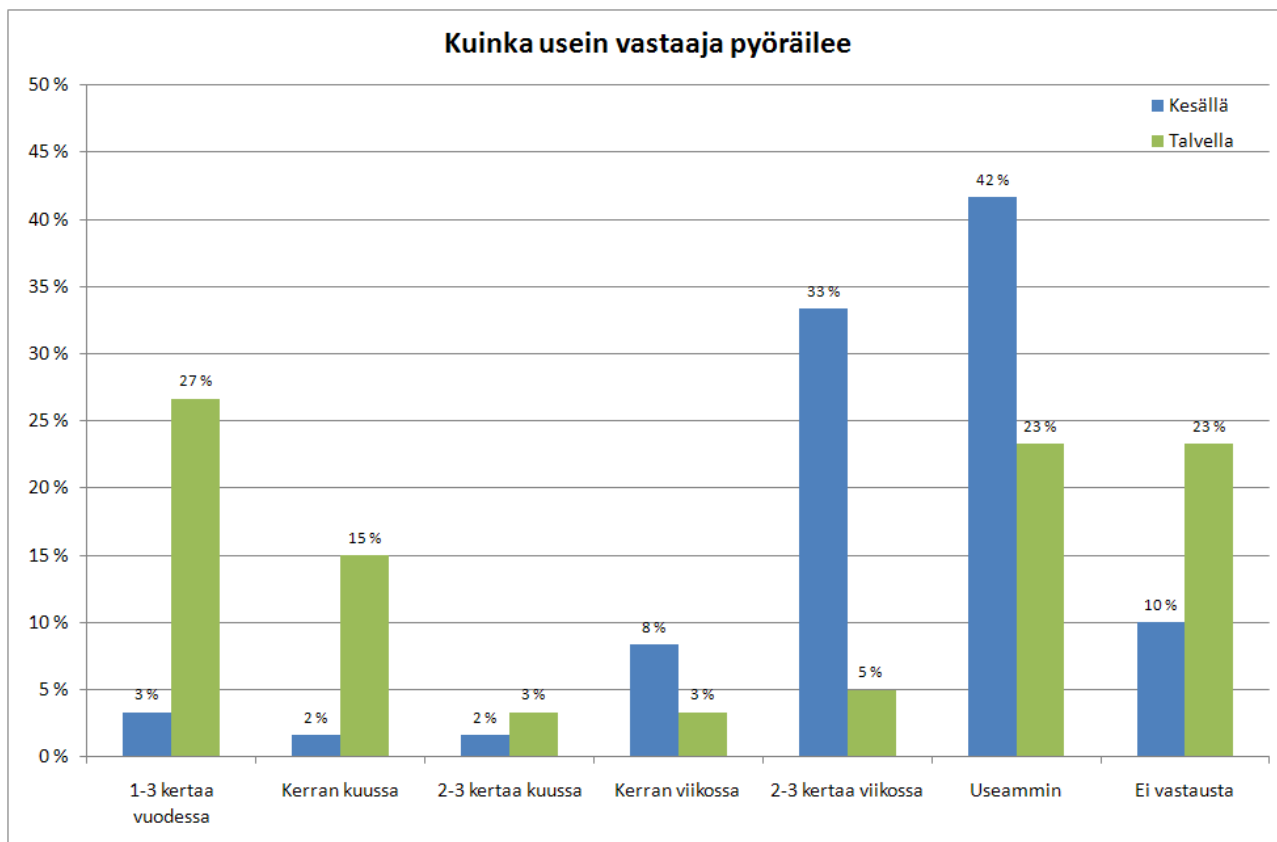
Kuva 38. Vastaajien useimmiten käyttämät kulkutavat työmatkoilla (vastaajat, joiden työmatka alle 5 km).

Vastaajien mielestä hyväksyttävän kävelymatkan pituus työpaikalle oli keskimäärin 2,1 km, hyväksyttävän pyörämatkan pituus vastaavasti 3,6 km, hyväksyttävän bussimatkan pituus 26,7 km ja hyväksyttävän henkilöautomatkan pituus keskimäärin 16,3 km. 60 % vastaajista piti enintään 2,5 km:ä hyväksyttävänä kävelymatkan pituutena työpaikalle. Vastaavasti 43 % vastaajista piti 2,5 – 5 km:n matkaa hyväksyttävänä pyörämatkana työpaikalle.



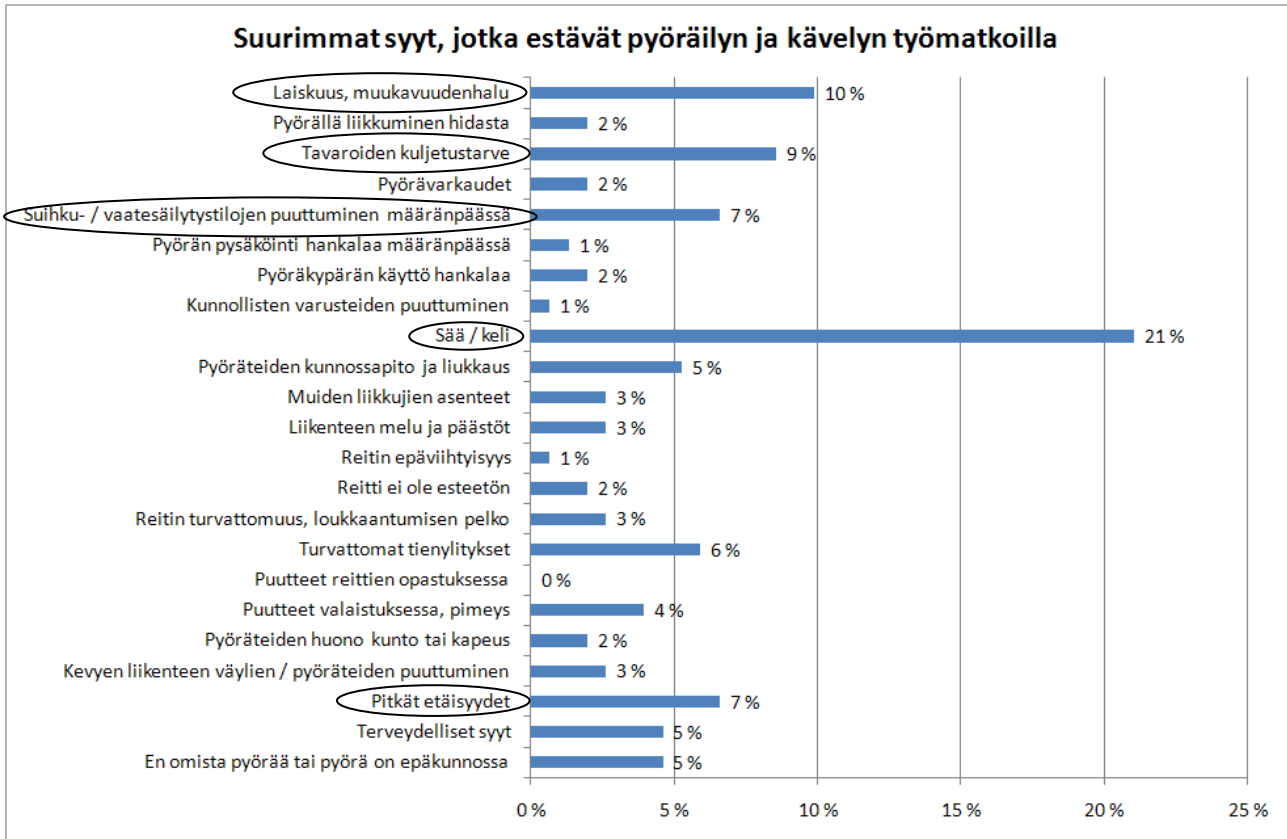
Kuva 39. Vastaajien mielestä hyväksyttävän työmatkan pituus eri kulkutavoilla (vastaajat, joiden työmatka alle 5 km).

Vastaajat, joiden työmatka oli alle 5 km, pyöräilivät sekä kesällä että talvella hieman useammin kuin kaikki liikkumistottumuskyselyyn vastanneet. Vähintään kaksi kertaa viikossa pyöräilevien osuus oli kesällä 75 % ja talvella 28 %.



**Kuva 40. Kuinka usein vastaajat pyöräilivät (vastaajat, joiden työmatka alle 5 km).**

Vastaajat, joiden työmatka oli alle 5 km, ilmoittivat suurimmiksi syiksi kävelemättömyyteen ja pyörän käyttämättömyyteen työpaikalle suuntautuvilla matkoilla sään ja kelin (21 %), laiskuuden ja mukavuudenhalun (10 %), tavaroiden kuljetustarpeen (9 %), suihku- ja vaatesäilytystilojen puuttumisen määränpäässä (työpaikalla) (7 %) sekä pitkät etäisyydet (7 %).



Kuva 41. Suurimmat syyt, jotka estävät pyörän käyttöä ja kävelyä työmatkoilla (vastaajat, joiden työmatka alle 5 km).

Sen sijaan tärkeimpinä tekijöinä, jotka edesauttavat pyöräilyä ja kävelyä työpaikalle suuntautuvilla matkoilla, vastaajat pitivät infrastruktuuriin ja väylien kunnossapitoon liittyviä tekijöitä: talvella hyvin hoidetut reitit (21 %), turvalliset tienylitykset (12 %), hyvä valaistus (11 %), paremmat kevyen liikenteen yhteydet (10 %) ja pyörätiet paremmassa kunnossa tai leveämpiä (8 %).

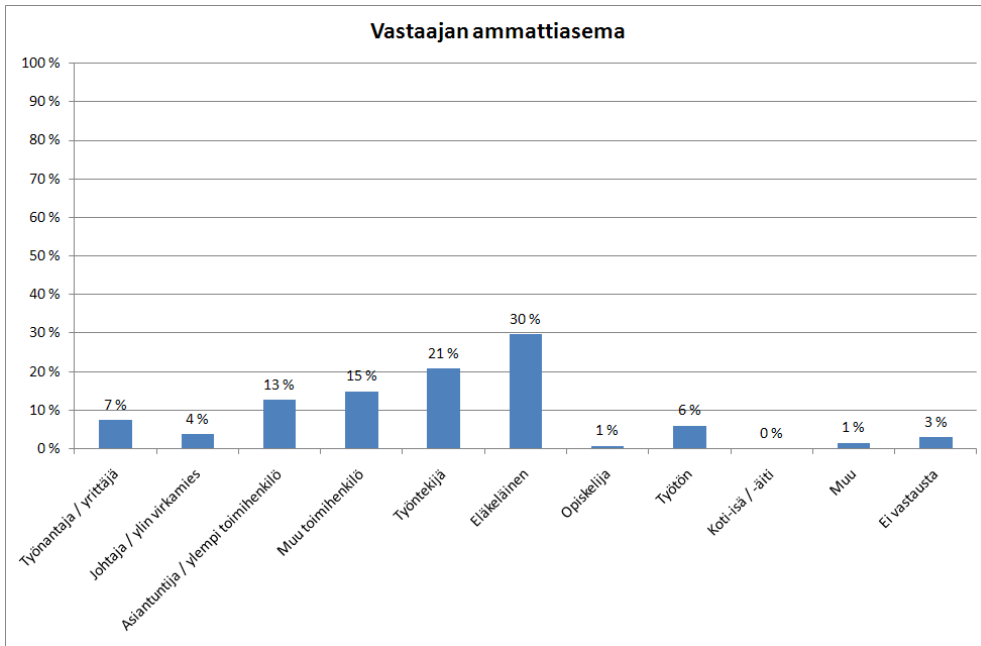


Kuva 42. Tärkeimmät tekijät, jotka edesauttavat pyörän käyttöä ja kävelyä työmatkoilla (vastaajat, joiden työmatka alle 5 km).

### 2.3.2 Kesäisin paljon pyöräilevät

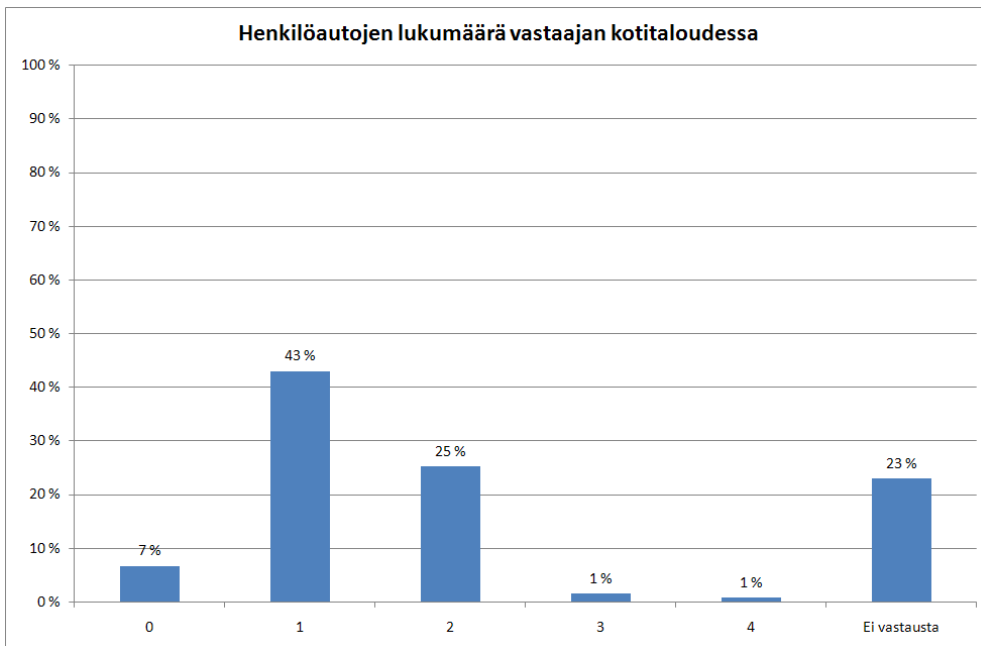
Erikoistarkastelu varten vastausten joukosta poimittiin vastaajat, jotka ilmoittivat pyöräilevänsä 2-3 kertaa viikossa tai useammin. Tällaisia vastauksia oli 135 kpl.

Kesäisin usein pyöräilevistä vastaajista 50 % oli naisia ja 48 % miehiä. Kesäisin usein pyöräilevien keski-ikä oli noin 53 vuotta, eli sama kuin kaikkien liikkumistottumuskyselyyn vastanneiden keski-ikä. 60 % kesällä usein pyöräilevistä vastaajista oli työssäkäyviä ja eläkeläisten osuus oli 30 %. Eläkeläisten osuus kesällä usein pyöräilevistä oli hieman pienempi kuin kaikkien kyselyyn vastanneiden eläkeläisten osuus.

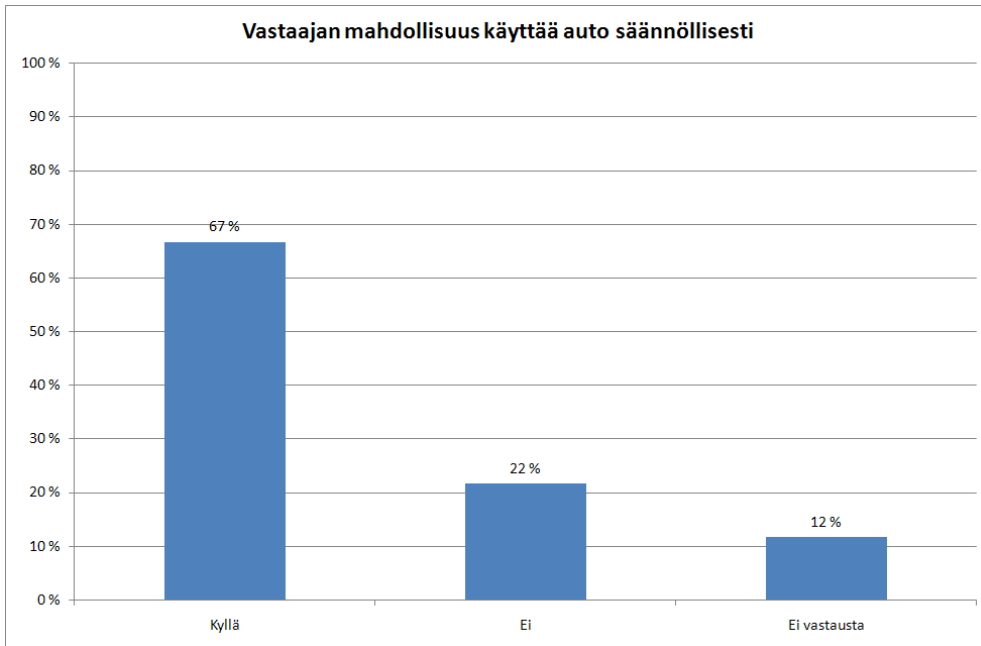


Kuva 43. Vastaajien ammattiasema (kesällä usein pyöräilevät).

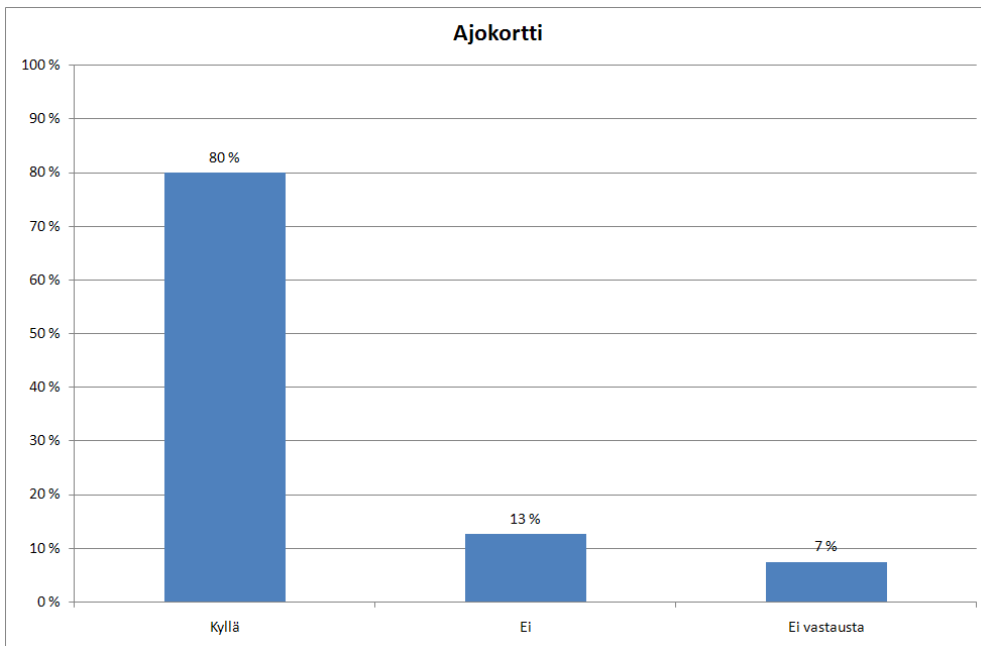
Kesällä usein pyöräilevien vastaajien kotitalouksissa oli hieman vähemmän autoja kuin kaikkien kyselyyn vastanneiden kotitalouksissa. 7 % kesällä usein pyöräilevistä asui kotitaloudessa, jossa ei ollut yhtään autoa. Hieman useammalla kesällä usein pyöräilevällä ei ollut autoa säännöllisesti käytettävissä. Ajokortin omistus kesällä usein pyöräilevien keskuudessa oli sama kuin kaikilla kyselyyn vastanneilla.



Kuva 44. Henkilöautojen lukumäärä kesällä usein pyöräilevien vastaajien kotitalouksissa.

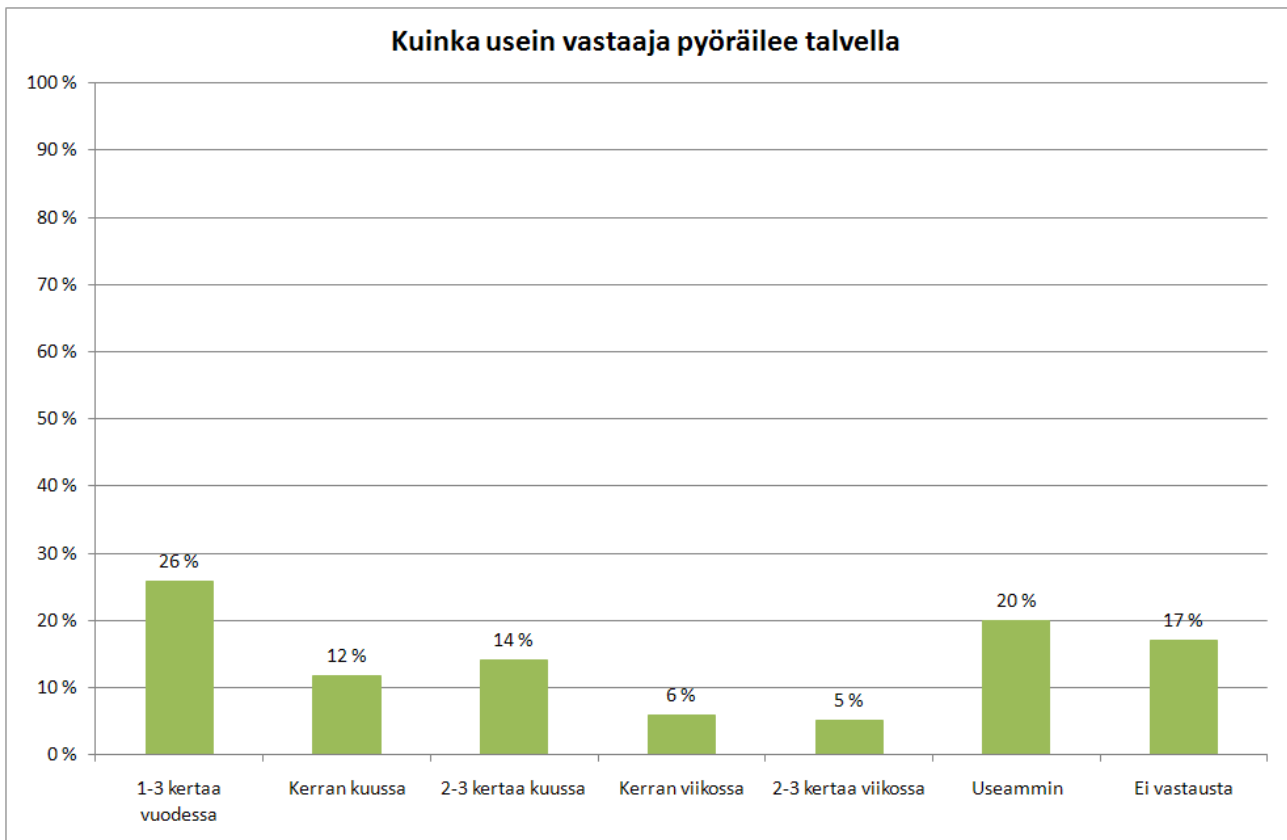


Kuva 45. Kesällä usein pyöräilevien mahdollisuus käyttää autoa säännöllisesti.



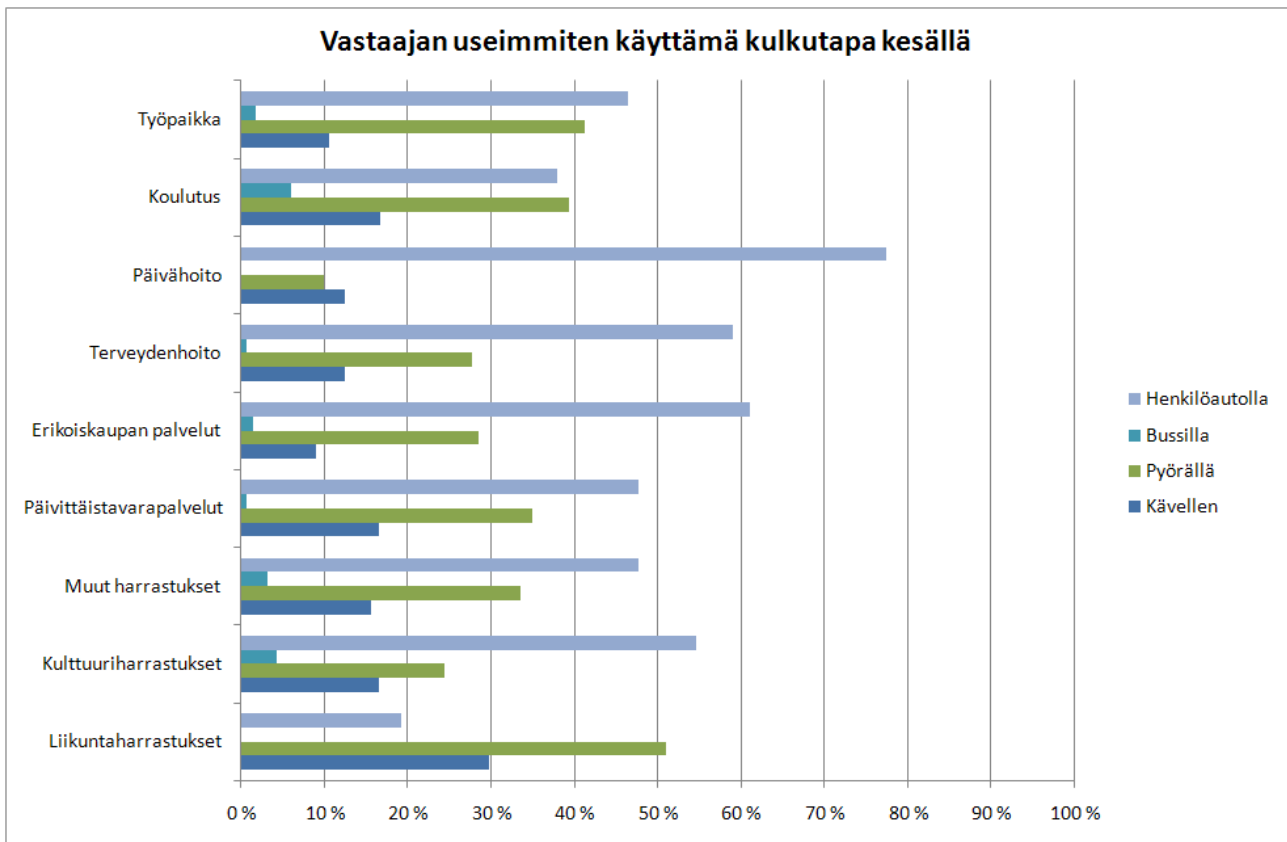
Kuva 46. Kesällä usein pyöräilevien ajokortin omistus.

Kesäisin usein pyöräilevät vastaajat pyöräilivät myös talvisin enemmän kuin kaikki liikkumistottumuskyselyyn vastanneet.

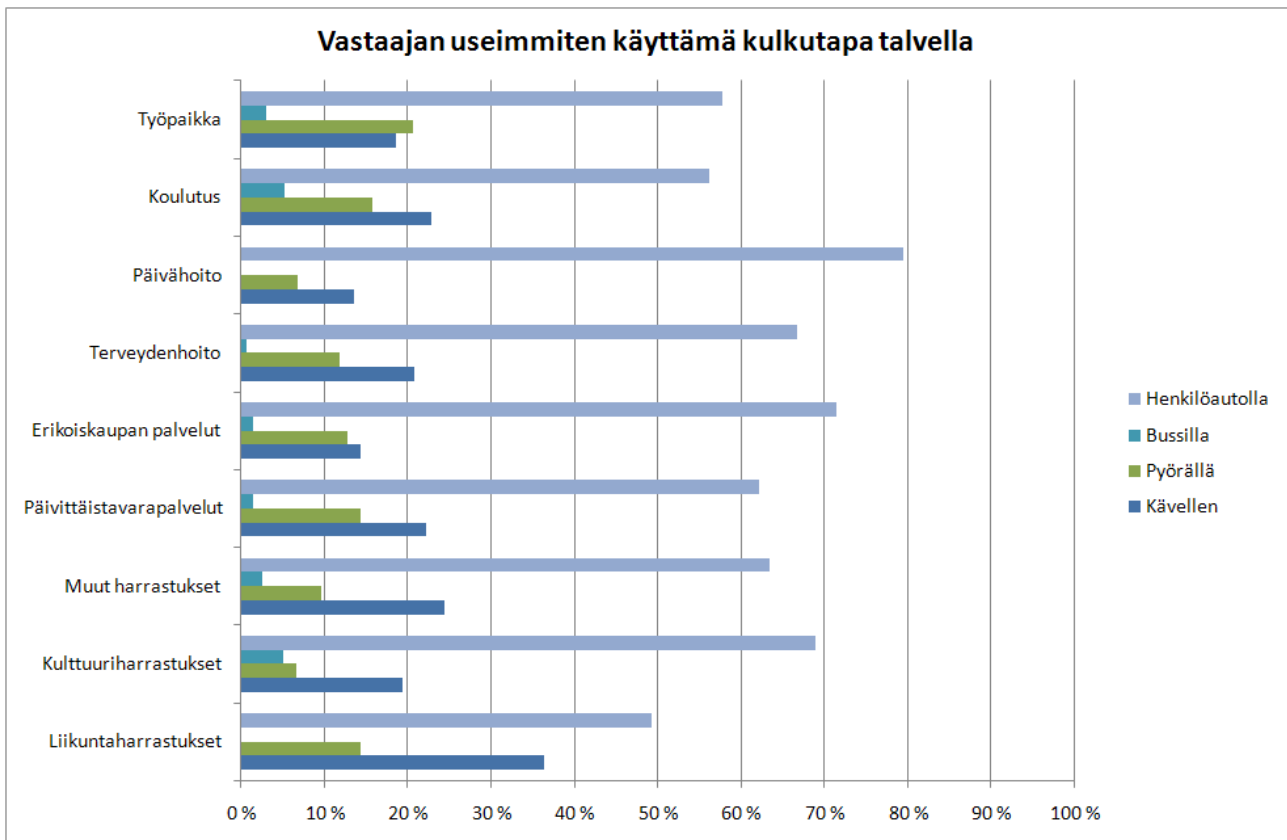


**Kuva 47. Kuinka usein kesällä usein pyöräilevät vastaajat pyöräilevät talvella.**

Kesällä usein pyöräilevätkin käyttävät kesällä liikuntaharrastuksiin ja koulutukseen suuntautuvia matkoja lukuun ottamatta henkilöautoa useimmiten. Pyörän käytön osuus on kuitenkin suurempi kuin kaikilla kyselyyn vastanneilla.

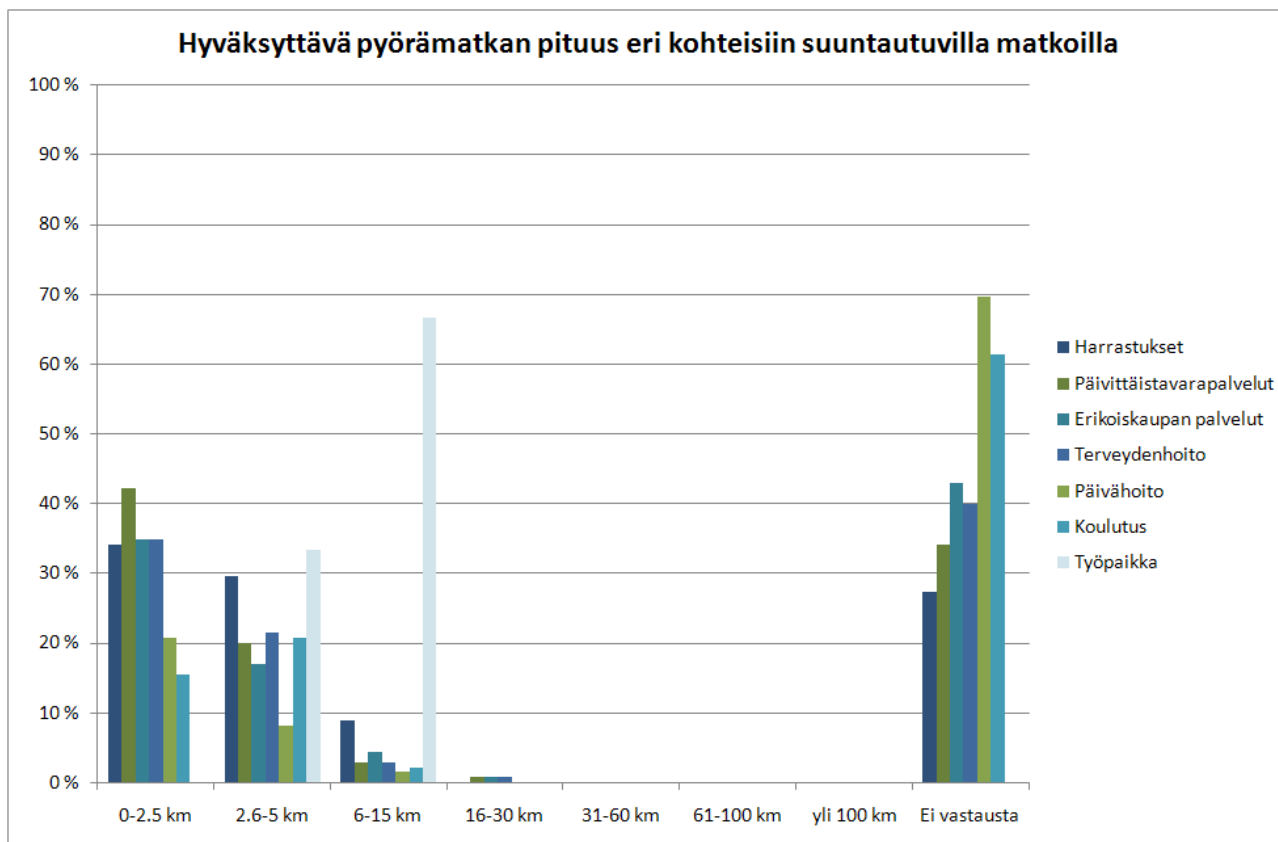


Kuva 48. Vastaajien useimmiten käyttämät kulkutavat kesällä (kesällä usein pyöräilevät).



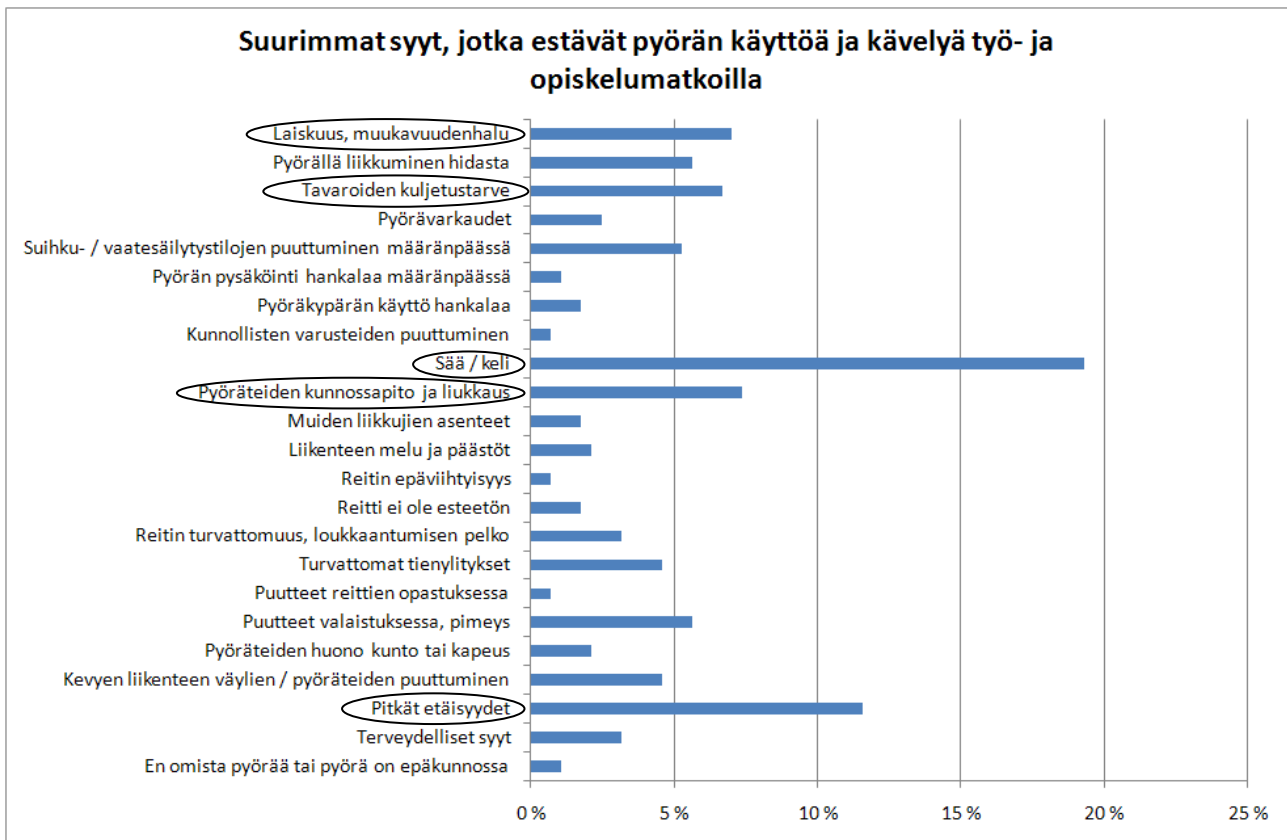
**Kuva 49. Vastaajien useimmiten käyttämät kulkutavat talvella (kesällä usein pyöräilevät).**

Suurin osa kesällä paljon pyöräilevistä vastaajista piti enintään 2,5 km pituisia pyörämatkoja hyväksyttävimpinä päivittäistavarapalveluihin, erikoiskaupan palveluihin, terveydenhoitoon ja päivähoitoon suuntautuvilla matkoilla. Harrastus-, koulutus- ja työmatkoilla pidemmät pyöräilymatkat olivat useamman mielestä niin ikään hyväksyttäviä. Lähes 70 % kesällä usein pyöräilevistä vastaajista piti 6 – 15 km pyörämatkaa hyväksyttävänä työmatkana.

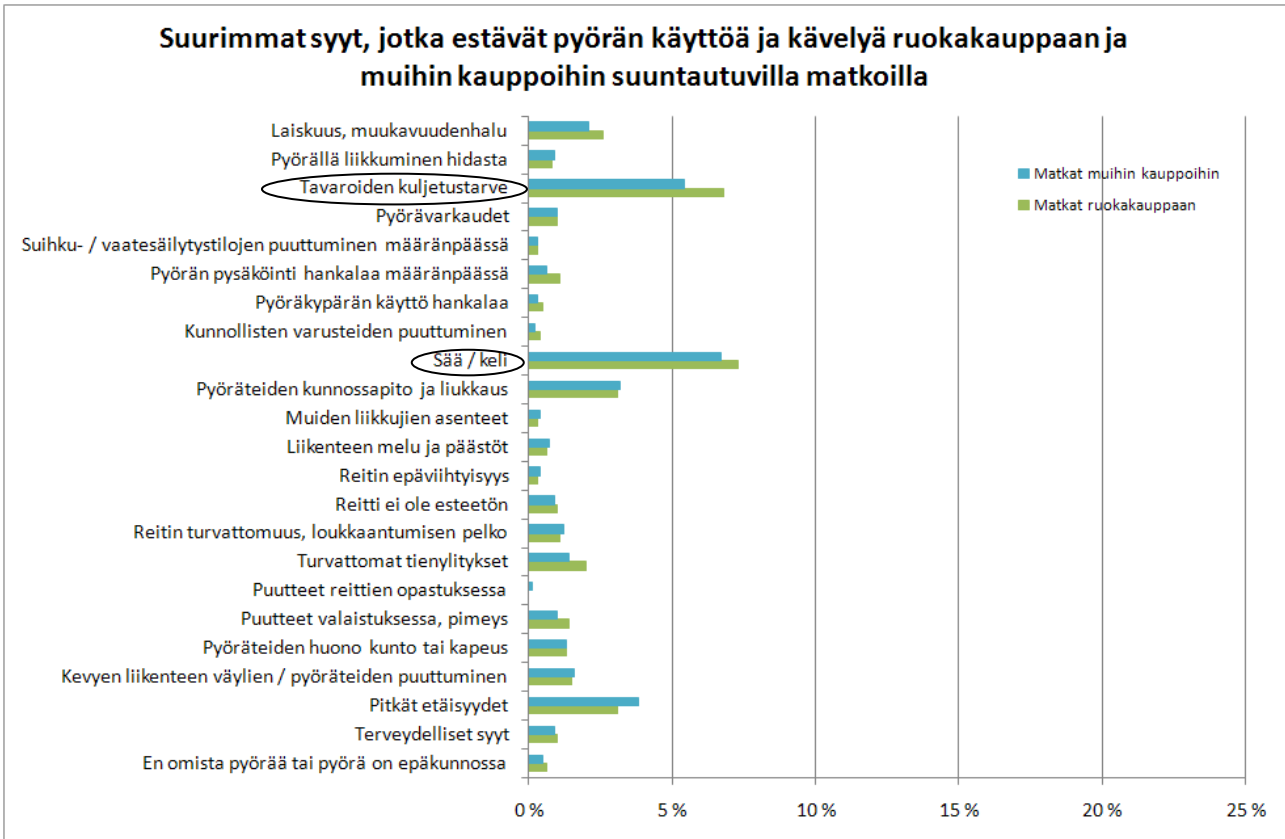


Kuva 50. Vastaajien hyväksyttävänä pitämät pyörämatkojen pituudet eri kohteisiin suuntautuvilla matkoilla (kesällä usein pyöräilevät).

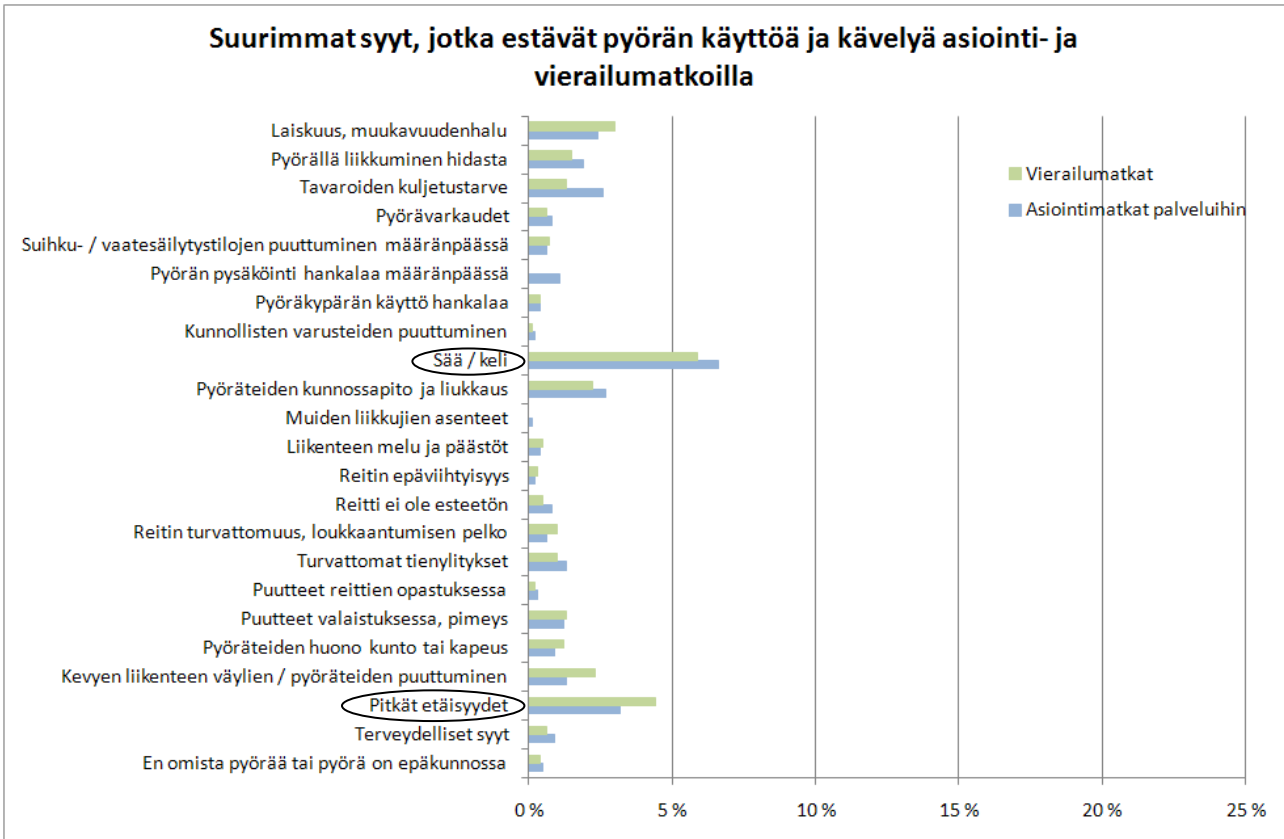
Seuraavassa on esitetty kesäisin usein pyöräilevien vastaajien ilmoittamat suurimmat syyt, jotka estävät pyörän käyttöä ja kävelyä erilaisilla matkoilla. Työmatkoilla suurimmat syyt ovat sää ja keli sekä pitkät etäisyydet. Sekä ruokakauppaan että muihin kauppoihin suuntautuvilla matkoilla suurimmat syyt ovat sää ja keli sekä tavaroiden kuljetustarve. Asiointimatkoilla selvästi suurin syy on sää ja keli. Vierailumatkoilla niin ikään sää ja keli sekä pitkät etäisyydet olivat suurimmat pyörän käyttöä ja kävelyä estävät syyt.



Kuva 51. Suurimmat syyt, jotka estävät pyörän käyttöä ja kävelyä työ- ja opiskelumatkoilla (kesällä usein pyöräilevät).

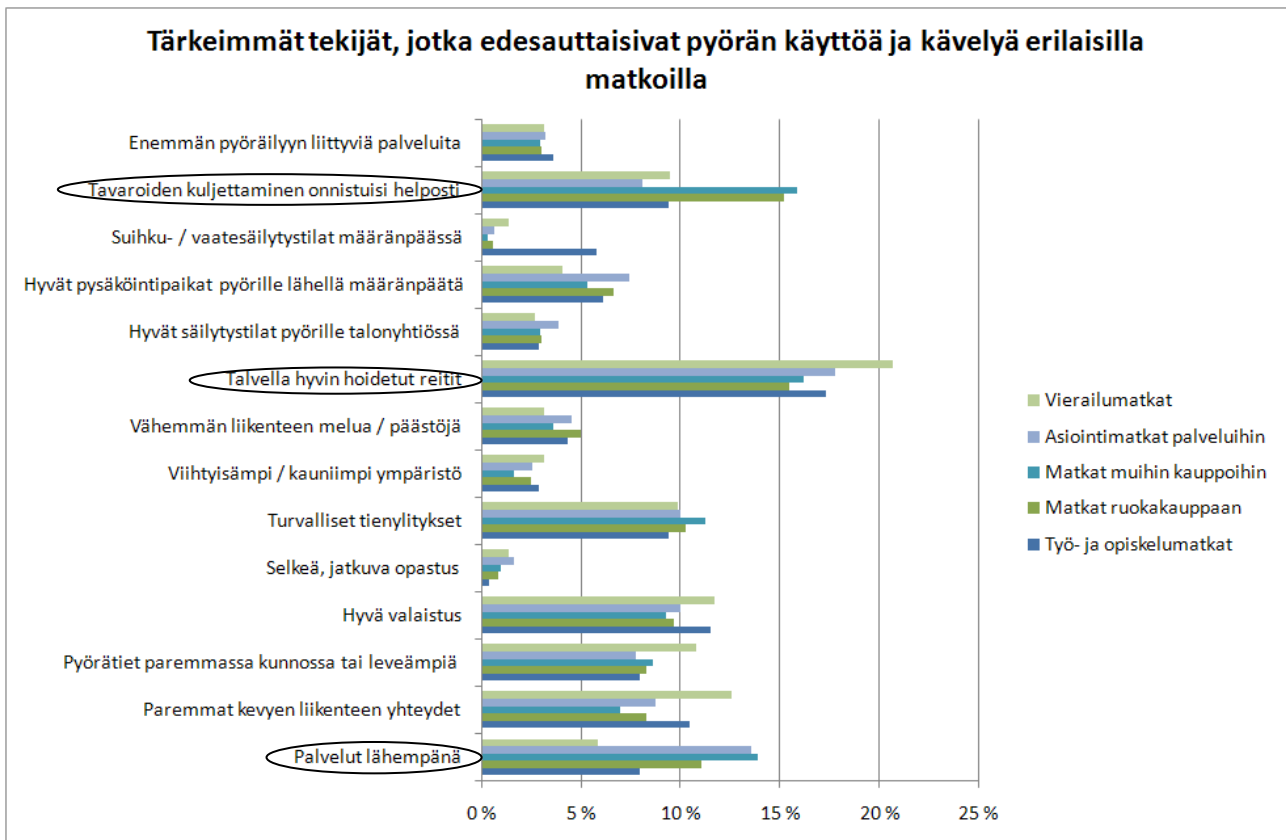


Kuva 52. Suurimmat syyt, jotka estävät pyörän käyttöä ja kävelyä ruokakauppaan ja muihin kauppoihin suuntautuvilla matkoilla (kesällä usein pyöräilevät).



Kuva 53. Suurimmat syyt, jotka estävät pyörän käyttöä ja kävelyä asiointi- ja vierailumatkoilla (kesällä usein pyöräilevät).

Kesällä usein pyöräilevien mielestä tärkeimmät tekijät, jotka edesauttaisivat pyörän käyttöä ja kävelyä erilaisilla matkoilla, olivat talvella hyvin hoidetut reitit, tavaroiden helppo kuljettaminen, palvelut lähempänä ja hyvä valaistus pyöräreiteillä.

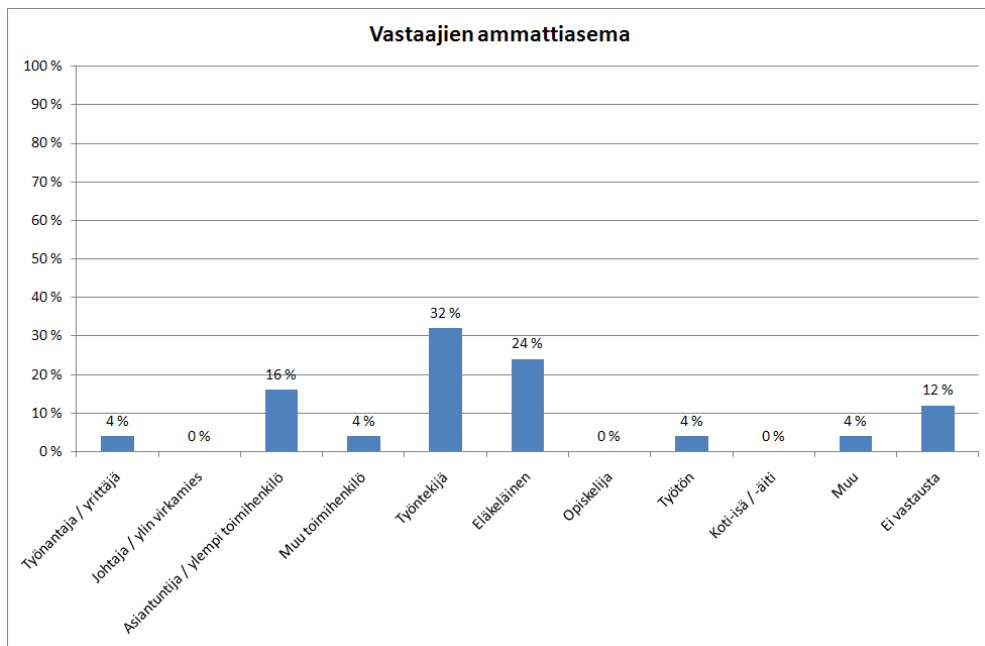


Kuva 54. Tärkeimmät tekijät, jotka edesauttaisivat pyörän käyttöä ja kävelyä erilaisilla matkoilla (kesällä usein pyöräilevät).

### 2.3.3 Joukkoliikenteen käyttäjät

Erytystarkastelua varten aineistosta poimittiin vastaukset, joissa vastaaja oli vastannut käyttävänsä useimmiten bussia jollain matkalla kesällä tai talvella. Poiminnan tuloksena syntyi pieni repaleinen joukko, sillä bussia erilaisilla matkoilla ilmoitti käyttäneen vain yksittäiset vastaajat. Vastauksia ryhmään poimittiin kaikkiaan 25 kpl.

Joukkoliikennettä käyttävistä 60 % oli naisia ja 32 % miehiä. Naisten osuus joukkoliikenteen käyttäjistä oli suurempi kuin kaikkien vastaajien keskuudessa. Joukkoliikennettä käyttävien keski-ikä oli 53 vuotta eli sama kuin kaikkien kyselyyn vastanneiden. Joukkoliikennettä käyttävistä vastaajista 56 % oli työssäkäyviä ja eläkeläisten osuus oli 24 %.

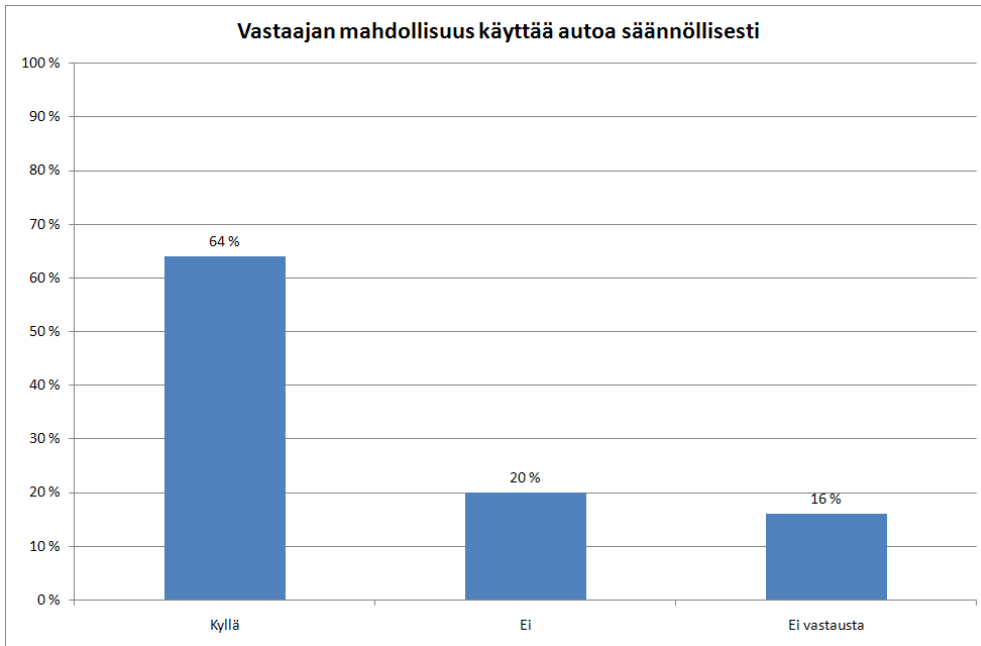


Kuva 55. Joukkoliikennettä käyttävien ammattiasema.

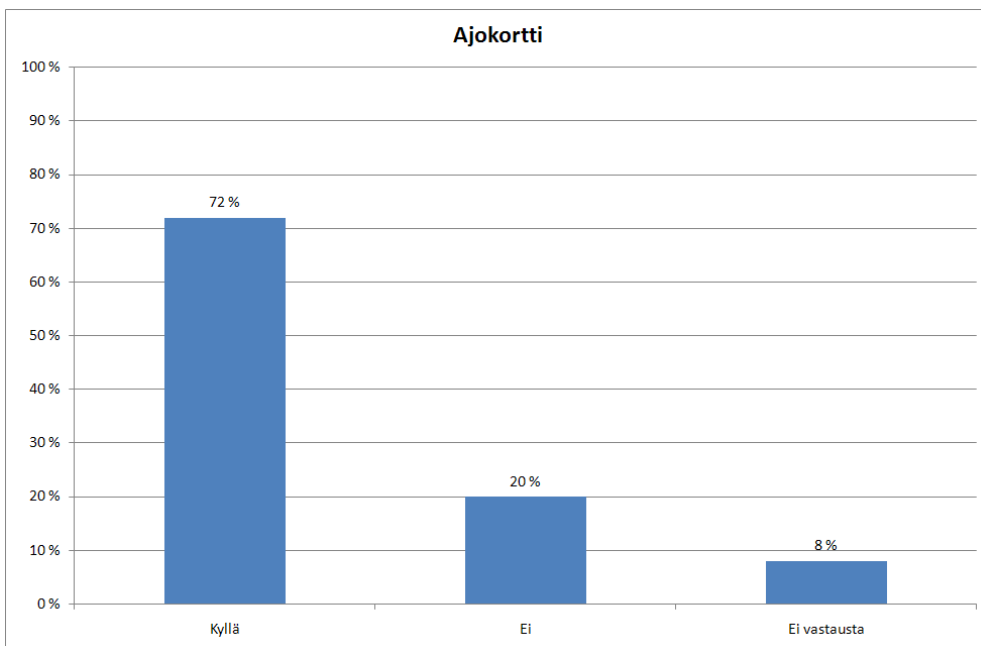
Joukkoliikennettä käyttävistä vastaajista 36 % jätti kotitalouden henkilöautojen lukumäärän ilmoittamatta. 8 % asui kotitaloudessa, jossa ei ollut yhtään autoa. Hieman harvemmallalla joukkoliikennettä käyttävällä vastaajalla oli auto säännöllisesti käytettävissä. Ajokortti oli harvemmallalla joukkoliikenteen käyttäjällä verrattuna kaikkiin kyselyyn vastanneisiin.



Kuva 56. Henkilöautojen lukumäärä joukkoliikennettä käyttävien vastaajien kotitaloudessa.

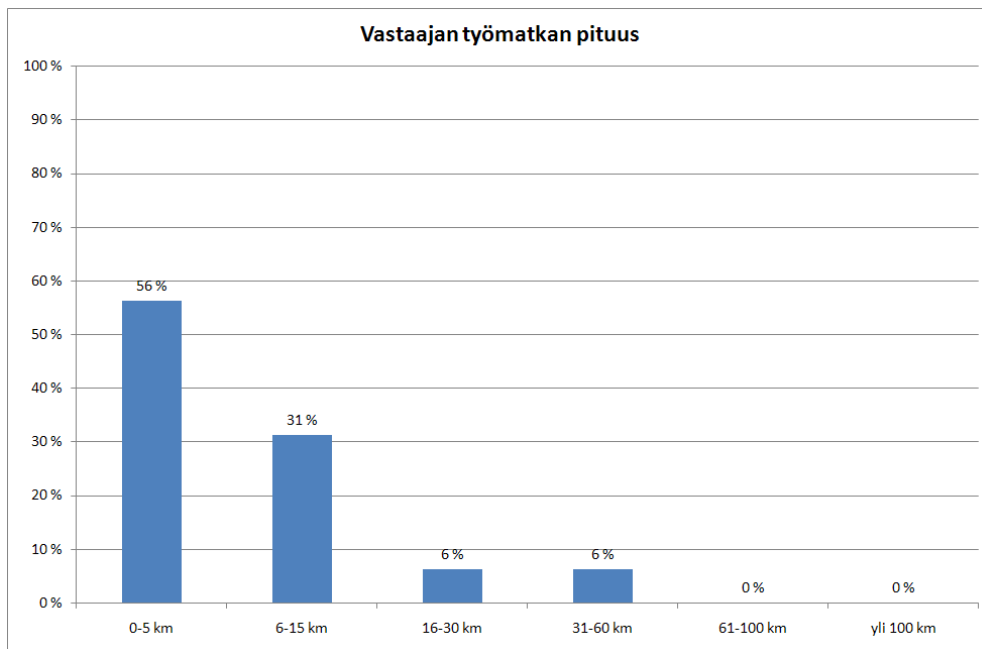


Kuva 57. Joukkoliikennettä käyttävien vastaajien mahdollisuus käyttää autoa säännöllisesti.



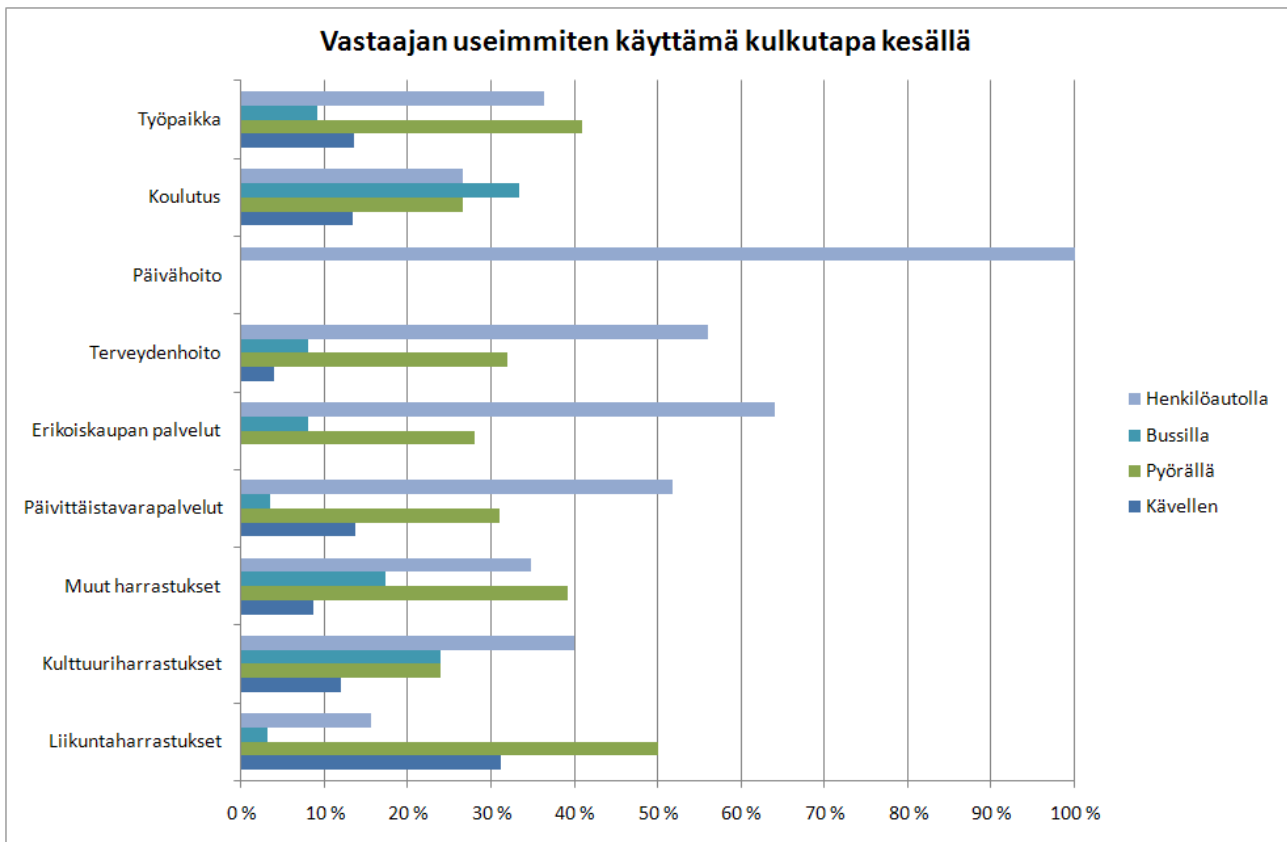
Kuva 58. Joukkoliikennettä käyttävien ajokortin omistus.

Joukkoliikenteen käyttäjistä 31 % työmatkan pituus oli 6 – 15 km, kun kaikkien vastaajien keskuudessa vastaava osuus oli 20 %.

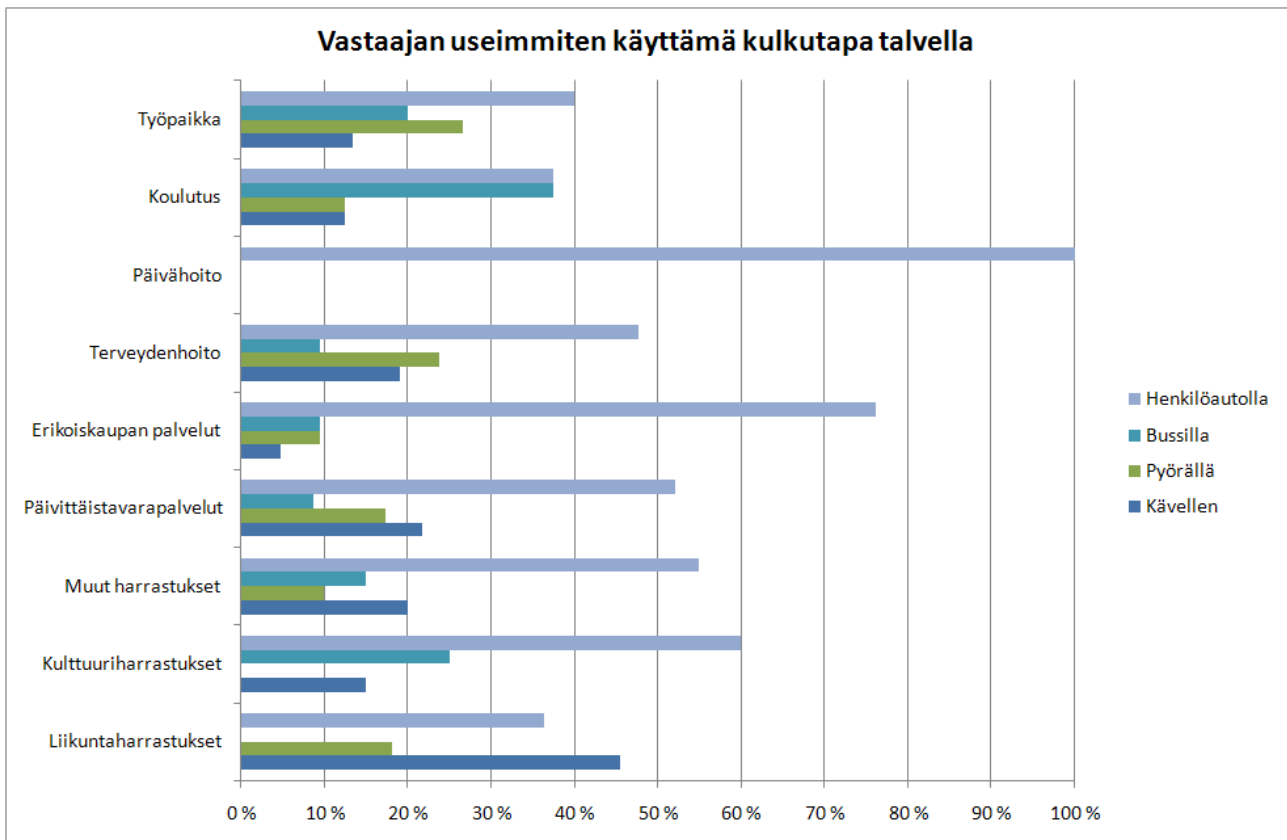


Kuva 59. Joukkoliikennettä käyttävän vastaajan työmatkan pituus.

Joukkoliikenteen käyttäjillä bussi oli useimmiten käytetty kulkutapa vain kesällä koulutuspaikkaan suuntautuvilla matkoilla.

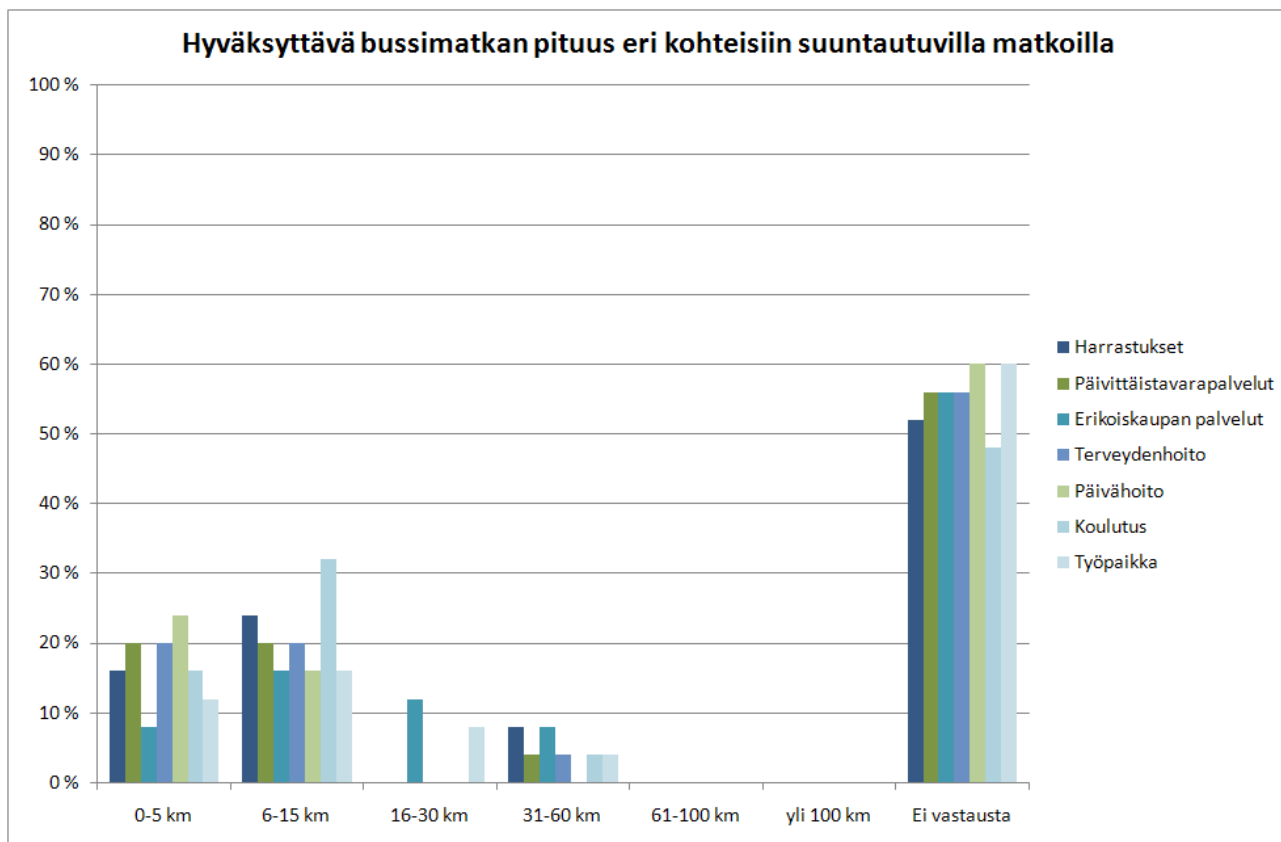


Kuva 60. Vastaajien käyttämä kulkutapa kesällä (joukkoliikenteen käyttäjät).



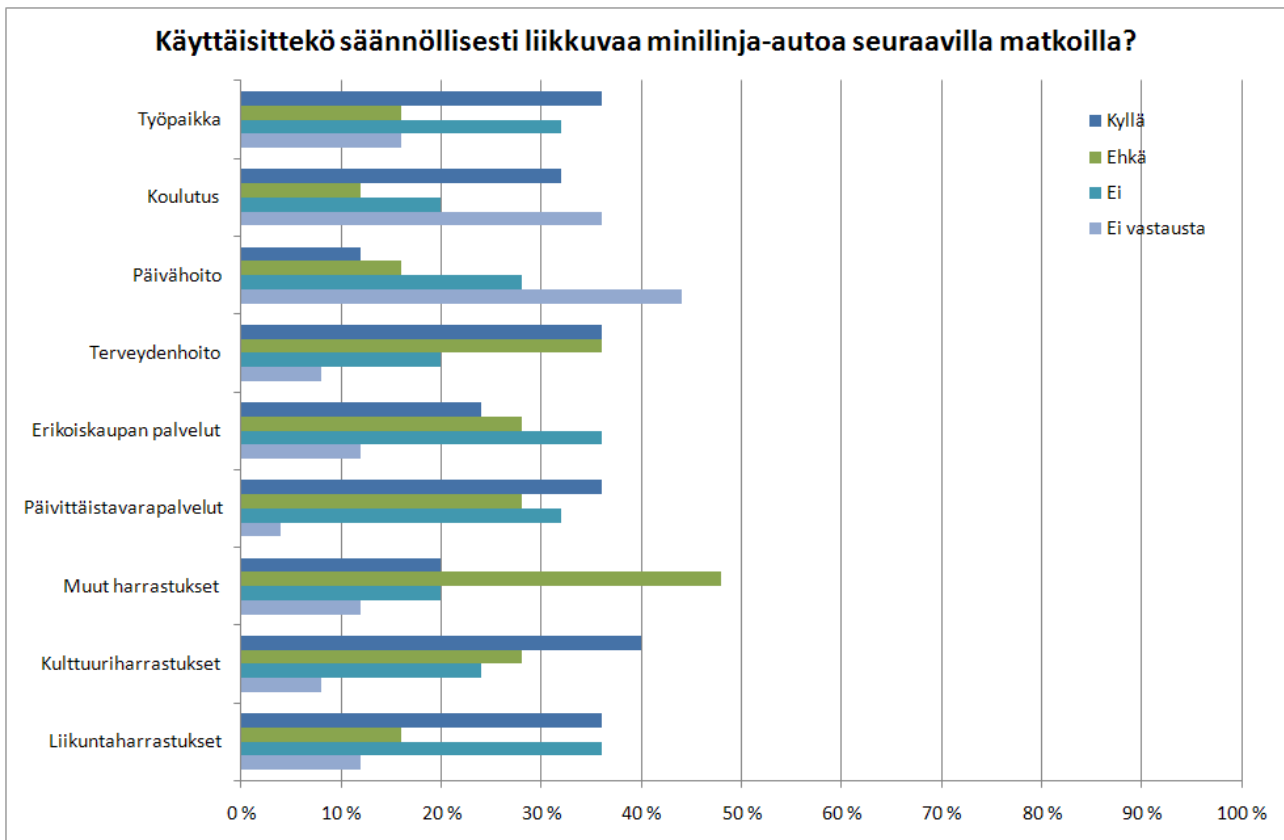
Kuva 61. Vastaajien käyttämä kulkutapa talvella (joukkoliikenteen käyttäjät).

Kuvassa 62 on esitetty joukkoliikenteen käyttäjien ilmoittamat hyväksyttävät bussimatkojen pituudet eri kohteisiin suuntautuvilla matkoilla.



Kuva 62. Hyväksyttävän bussimatkan pituus eri kohteisiin suuntautuvilla matkoilla (joukkoliikenteen käyttäjät).

Joukkoliikenteen käyttäjät suhtautuivat minilinja-auton käyttöön huomattavasti positiivisemmin kuin kaikki kyselyyn vastanneet. Enemmistö vastaajista käyttäisi säännöllisesti liikkuvaa minilinja-autoa työ- ja koulutuspaikalle, terveydenhoitoon, päivittäistavarapalveluiden ja kulttuuriharrastuksiin suuntautuvilla matkoilla.



Kuva 63. Vastaajien kiinnostus käyttää säännöllisesti liikkuvaa minilinja-autoa (joukkoliikenteen käyttäjät).

### 3 Yhteenveto

Liikkumistottumuskyselyssä selvästi ilmi, että vastaajille tärkeää sekä omalla asuinalueellaan että Kankaanpäässä on toisaalta luonnon läheisyys sekä toisaalta palveluiden helppo saavutettavuus ja erilaiset harrastusmahdollisuudet. Ongelmina nähtiin jalankulun ja pyöräilyn väylien kunnossapito ja kunto, joukkoliikenneyhteydet, palveluiden puute ja niiden sijainti kaukana. Vastaajat pitivät tärkeimpinä kehityskohteina jätteenkeräysjärjestelmän ja kierrätyksen kehittämisen, kävely- ja pyöräteiden talvikunnossapidon sekä pyörä- ja kävelyteiden lisäämisen ja parantamisen.

Kankaanpääläiset liikkumistottumuskyselyyn vastanneet käyttivät useimmiten henkilöautoa erikoiteisiin suuntautuvilla matkoilla sekä kesällä että talvella. Vastaajat pitivät kuitenkin elämän tapansa ekotehokkuutta tärkeänä sekä asuntoa ja asuinpaikkaa että kulkutapaa valitessaan. Lisäksi vastaajat suhtautuivat positiivisesti vaihtoehtoihin polttoaineisiin (biokaasu ja sähkö) sekä biokaasun tuottamiseen kaasautojen tarpeisiin yhteiskunnan jätteistä Kankaanpäässä tai lähialueella. Sen sijaan sähköpyörän käyttö lyhyillä päivittäisillä matkoilla auton sijaan tai säännöllisesti liikennöivä minilinja-auto eivät saaneet yhtä positiivista vastaanottoa.

Vaikka vastaajat ilmoittivat käyttävänsä erikoiteisiin suuntautuvilla matkoilla useimmiten henkilöautoa, 66 % vastaajista ilmoitti pyöräilevänsä kesällä vähintään kaksi kertaa viikossa. Talvella vastaava osuus oli 16 %.

Vastaajien pyöräilemät matkat ovat suurelta osin lyhyitä, enintään 5 km. Suurimmat syyt, jotka estävät pyörän käyttöä ja kävelyä erilaisilla matkoilla, ovat sää ja keli, tavaroiden kuljetustarve sekä pitkät etäisyydet. Ja tärkeimmät tekijät, jotka vastaajien mielestä edesauttaisivat pyörän käyttöä ja kävelyä, ovat talvella hyvin hoidetut reitit, tavaroiden kuljettamisen onnistuminen helpommin sekä se, että palvelut sijaitsisivat lähempänä. Vastaajat ehdottivat pyöräpalveluiksi Kankaanpäähän huolto pisteitä, yleisiä pumppuja sekä mm. keväällä järjestettävää pyörien pesu- ja kunnostustempausta.

Liikkumistottumuskyselyyn vastanneiden mieluisin asuinympäristö löytyy kaupungista väljältä ja vihreältä omakotitaloalueelta. Aivan kuten useat vastaajat olivat kuvanneet oman asuinalueensa, lähellä luontoa ja palveluita. Vastaajille mieluisin asuntotyyppi oli omakotitalo kaupungissa ja seuraavaksi eniten vastauksia sai maalaisympäristö. Eläkkeellä mieluisin asuntotyyppi olisi niin ikään omakotitalo tai rivitalo kaupungissa. Suurin osa vastaajista oli tyytyväinen nykyiseen tonttitarjontaan ja enemmistö vastaajista suhtautui positiivisesti eläinten pitoon taajamien lähellä ja kylissä.

Vastausten joukosta poimittiin vastauksia myös muutamia erityistarkasteluja varten. Yhdeksi tarkasteluryhmäksi valittiin vastaajat, joiden työmatkan pituus oli alle 5 km. 62 %:lla näistä vastaajista työmatkan pituus oli alle 2,5 km. Kesällä 44 % vastaajista ilmoitti kulkevansa useimmiten työmatkansa pyörällä, henkilöautolla 41 %. Talvella 55 % kulki henkilöautolla ja 45 % kävellen tai pyörällä. Vastaajat, joiden työmatka oli lyhyt, pyöräilivät sekä kesällä että talvella hieman useammin kaikki kyselyyn vastanneet. Vastaajat, joiden työmatka oli lyhyt, ilmoittivat suurimmiksi pyörän käyttöä estäviksi syiksi sään ja kelin, laiskuuden ja mukavuudenhalun, tavaroiden kuljetustarpeen, pitkät etäisyydet sekä suihku- ja vaatesäilytystilojen puuttumisen määränpäässä. Sen sijaan tärkeimmiksi pyörän käyttöä edesauttaviksi tekijöiksi vastaajat ilmoittivat talvella hyvin hoidetut reitit, turvalliset tienlytykset, hyvä valaistus sekä paremmat kevyen liikenteen yhteydet. Siten väylien kunnossapitoa parantamalla olisi mahdollista lisätä pyöräilyä lyhyillä työmatkoilla etenkin talvella. Myös suihku- ja vaatesäilytysmahdollisuudet työpaikoilla saattaisivat lisätä pyörän käyttöä lyhyillä työmatkoilla.

Toiseksi tarkasteluryhmäksi valittiin vastaajat, jotka ilmoittivat pyöräilevänsä kesällä vähintään kaksi kertaa viikossa. Usein kesällä pyöräilevät vastaajat pyöräilivät myös talvisin useammin kuin kaikki liikkumistottumuskyselyyn vastanneet. Vaikka tarkasteluryhmä ilmoitti kesällä pyöräilevänsä usein, kaikilla matkoilla sekä kesällä (liikuntaharrastus- ja koulutuspaikkaan suuntautuvia matkoja lukuun ottamatta) että talvella useimmiten käytetty kulkutapa oli henkilöauto. Pyöräilyn osuus oli kuitenkin suurempi kuin kaikilla kyselyyn vastanneilla. Kesällä usein pyöräilevät pitivät mm. pyörällä tehtyjä pidempiä työmatkoja hyväksyttävämpinä kuin työssäkäyvät vastaajat, joiden työmatka oli lyhyt. Suurimmat syyt, jotka estävät pyörän käyttöä ja kävelyä, olivat vastaajien mielestä työ-, asiointi- ja vierailumatkoilla sää, keli ja pitkät etäisyydet, ruokakauppaan ja muihin kauppoihin suuntautuvilla matkoilla sää, keli ja tavaroiden kuljetustarve. Kesällä usein pyöräilevien mielestä tärkeimmät tekijät, joilla edesautetaan pyörän käyttöä ja kävelyä, olivat talvella hyvin hoidetut reitit, tavaroiden kuljettamisen helppous sekä se, että palvelut olisivat lähempänä. Pyörä- ja kävelyreittien talvikunnossapidolla voitaisiin parantaa edellytyksiä lisätä pyöräilyä talvella. Tavaroiden kuljettamista helpottavat apuvälineet ja mahdolliset kauppohenkilökunnan kotiin kuljetuspalvelut voisivat lisätä pyöräilyä kauppoihin suuntautuvilla matkoilla samoin kuin lähipalvelut.

---

Kolmas ryhmä oli joukkoliikenteen käyttäjät, joka oli jokseenkin vaikeasti poimittavissa oleva hyvin pieni joukko. Bussi oli ainoastaan koulutuspaikkaan suuntautuvilla matkoilla useimmiten vastaajien käyttämä kulkutapa kesällä, useimmiten käytetty kulkumuoto oli henkilöauto myös joukkoliikenteen käyttäjillä. Joukkoliikenteen käyttäjät suhtautuivat muita kyselyyn vastanneita huomattavasti positiivisemmin säännöllisesti liikkuvan minilinja-auton käyttöön ja pitivät sen käyttöä mahdollisena erityisesti työ- ja koulutuspaikalle, terveydenhoitoon, päivittäistavarapalveluiden ja kulttuuriharrastuksiin suuntautuvilla matkoilla. Moni kyselyyn vastanneista kuitenkin ilmoitti kaipaavansa Kankaanpäähän lisää joukkoliikennettä.