



Sosiaalinen turvallisuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Pöyry Infra Oy		Julkaisun laji Tutkimusraportti	
Forsblom Marko, Happonen Hannele		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Sosiaalinen turvallisuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä			
Tiivistelmä <p>Tutkimus jatkaa pääkaupunkiseudulla aloitettua tutkimustyötä ja kartoittaa sosiaalisen turvallisuuden tilaa Suomen muiden suurten sekä keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä. Turvattomuutta ja turvattomuuden tunnetta aiheuttavat tekijät on pyritty arvioimaan koko matkaketjun osalta. Tutkimuksessa on tarkasteltu turvattomuuden vaikutusta matkustuskäyttäytymiseen mm. kulkuvälineen ja matkustusajankohdan valinnassa sekä matkustustiheyssä. Matkustajanäkökulman lisäksi selvitettiin myös henkilökunnan kokemuksia ja näkemyksiä turvattomuudesta työympäristössä. Työn tavoitteena oli löytää konkreettisia keinoja turvattomuuden ja turvattomuuden tunteen vähentämiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi. Tutkimusmenetelmiä olivat kirjallisuustutkimus, kyselytutkimus ja asiantuntijatyöskentely työryhmissä.</p> <p>Kirjallisuustutkimuksessa selvitettiin turvattomuuden tunnetta ilmiönä, siihen vaikuttavia tekijöitä sekä muualla havaittuja menetelmiä turvallisuuden parantamiseksi. Empiirisen tutkimusosion päätteemoina olivat vastaajien omakohtaiset kokemukset joukkoliikenteen turvattomuudesta, turvattomuuden vaikutukset matkustuskäyttäytymiseen ja työskentelyyn sekä keskeisten kehittämistarpeiden määrittäminen käytännön toimenpiteiden suuntaamiseksi. Konkreettisia toimenpide-ehtotuksia ja joukkoliikennesektorin yhteistyömahdollisuuksia pohdittiin lisäksi erillisessä asiantuntijaseminaarissa.</p> <p>Tutkimuksen tuloksista näkyy, että pääkaupunkiseudulla havaittu turvattomuus ja turvattomuuden tunne ovat tuttu ilmiö myös muissa suuremmissa kaupungeissa. Turvattomuuteen liittyvät ongelmat eivät ole aivan yhtä suuria, mutta jossain määrin ne koskettavat kaikkia tutkimuksen kohdekaupunkeja. Perustrendi on sama kuin pääkaupunkiseudulla: arjen työmatkaliikenne koetaan erittäin turvalliseksi, mutta viikonloppun myöhäisliikenteessä turvattomuutta pidetään ongelmana. Mitä suurempi kaupunki on, sitä suuremmat ongelmat. Suurin yksittäinen syy turvattomuuteen on yhteisten selkeiden pelisääntöjen puuttuminen ja siitä seuraava liian löyhä suhtautuminen alkoholin käyttöön.</p> <p>Raportissa esitetään kaupunkiseutujen joukkoliikenteen turvallisuuden parantamiseksi toimenpidesuosituksia, jotka liittyvät mm. joukkoliikenneinfrastruktuurin suunnitteluun ja kunnossapitoon, kuljettajan roolin vahvistamiseen ja valvonnan tehostamiseen sekä viestintään, rahoitukseen ja eri osapuolten välisen yhteistyön kehittämiseen.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Joukkoliikenne, sosiaalinen turvallisuus, turvattomuuden tunne			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 53/2006		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 952-201-821-X (painotuote) 952-201-822-8 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 98	Kieli suomi	Hinta 20 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Pöyry Infra Oy		Typ av publikation Forskningsrapport	
Forsblom Marko, Happonen Hannele		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation (även den finska titeln) Social trygghet i Finlands stora och mellanstora städers lokaltrafik			
Referat <p>Undersökningen fortsätter undersökningsarbetet som påbörjades i huvudstadsregionen och karterar den sociala säkerhetens tillstånd i Finlands andra stora och mellanstora städers lokaltrafik. Man har eftersträvat att värdera faktorer som medför otrygghet och känslan av otrygghet genom hela resekedjan. I undersökningen har man undersökt otrygghetens påverkan på passagerararbeteendet bl.a. genom val av kommunikationsmedel och rörande resetätheten. Förutom passageraraspekter undersöktes också personalens erfarenheter och synpunkter på otrygghet i arbetsomgivningen. Arbetets mål var att hitta konkreta medel för att minska otrygghet och känslan av otrygghet. Undersökningsmetoderna var en litteraturundersökning, intervjuundersökning och expertarbete i arbetsgrupp.</p> <p>I litteraturundersökningen redogjordes för känslan av otrygghet som fenomen, faktorer som påverkar den samt metoder som iakttagits på andra håll för att förbättra säkerheten. Den empiriska undersöknings huvudteman var intervjuarnas egna erfarenheter av lokaltrafikens otrygghet, otrygghetens påverkningar på rese beteendet och arbetsresorna samt definiering av centrala förbättringsbehov för att kunna rikta praktiska åtgärder. Konkreta åtgärdsförslag och samarbetet i lokaltrafiksektorn övervägdes även i ett separat expertseminarium.</p> <p>Undersökningens resultat visar att otryggheten och känslan av otrygghet som observerats i huvudstadsregionen är ett välkänt fenomen även i andra större städer. Problemen med otrygghet är inte lika stora men i viss mån berör de alla städer i undersökningen. Grundtrenden är samma som i huvudstadsregionen: vardagens arbetsresor upplevs som ytterst säker men i den sena veckoslutstrafiken upplevs otrygghet som ett problem. Ju större stad, desto större problem. Det största enskilda problemet till otrygghet är brist på gemensamma klara spelregler och sedan människors lösa förhållande till alkohol.</p> <p>I rapporten visas olika åtgärdsrekommendationer för att förbättra lokaltrafikens säkerhet bl.a. genom planering i olika stadsregioner av lokaltrafikens infrastruktur och dess underhåll, förstärkning av busschaufförens roll och intensifiering av övervakningen samt utveckling av samarbetet mellan olika intressenter, av kommunikation och finansiering.</p>			
Nyckelord Kollektivtrafik, social trygghet, otrygghet			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet: Katariina Myllärniemi			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 53/2006		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 952-201-821-X (trycksak) 952-201-822-8 (nätpublikation)
Sidoantal 98	Språk finska	Pris 20 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Pöyry Infra Ltd		Type of publication Research report	
Forsblom Marko, Happonen Hannele		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Social security in public transport of Finland's large and medium size cities			
Abstract <p>This study is a follow-up for the research carried on in Helsinki metropolitan area. The study defines the state of social security in public transport in Finland's other large and medium size cities. Elements causing insecurity are valued throughout the travel chain. Insecurity's influence on travelling behaviour is estimated through choosing means of transport, choosing time of travelling and travelling frequency. In addition to travellers view also the personnel's experiences and opinions about insecurity in working environment were studied. Essential objective of the study was to find concrete ways to improve security and decrease feeling of insecurity. Research methods used were desktop research, enquiry research and workshop.</p> <p>Based on the literature the feeling of insecurity was perceived as phenomenon. The elements causing insecurity as well as "best practises" to improve security were studied. Main themes of empirical research were personal experiences in insecurity in public transport, insecurity's influence on travelling behaviour and working and specifying essential development needs. Concrete means of development and public transport sector collaboration were discussed by experts in workshops seminar.</p> <p>The results of this study show that feelings of insecurity are familiar also in public transport in other large cities in Finland, not just in Helsinki metropolitan area. The problems are not as remarkable but they relate to all cities considered in the study. The main trend is the same as in Helsinki metropolitan area: during the week commute public transport is considered very safe, but in the late night traffic insecurity is a serious problem. Larger the city is, greater the problems. Most significant reason for insecurity is lack of common, well defined regulations which causes loose attitude towards alcohol use.</p> <p>This report presents proposals for action to improve security of public transport in Finnish cities. Recommendations are related e.g. to public transport infrastructure planning and maintenance, role of personnel, surveillance, communications, funding and cooperation between parties.</p>			
Keywords Public Transport, social security, insecurity			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Katariina Myllärniemi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 53/2006		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-821-X (printed version) 952-201-822-8 (electronic version)
Pages, total 98	Language Finnish	Price €20	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelman (JOTU) tavoitteena on ymmärtää ihmisten liikkumisvalintoja, tuottaa tietoa kaikista olennaisista joukkoliikenteen käyttöön vaikuttavista tekijöistä sekä tämän pohjalta parantaa joukkoliikenteen palveluja ja markkinointia.

Pääkaupunkiseudulla vuonna 2005 toteutettu tutkimus ”Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä” nosti nk. sosiaalisen turvallisuuden teeman merkittäväksi osaksi joukkoliikenteen palvelutasoa. Tutkimuksen pohjalta tehdyt toimenpiteet turvallisuuden parantamiseksi ja erityisesti turvattuuden tunteen vähentämiseksi ovat saaneet runsaasti huomiota osakseen ja kiitosta sekä matkustajilta että joukkoliikenteen henkilökunnalta.

Tässä työssä tutkimusalue on laajennettu valtakunnalliseksi. Työssä on selvitetty sosiaalisen turvallisuuden tilaa seitsemän suuren tai keskisuuren kaupungin joukkoliikenteessä sekä sen vaikutuksia matkustuskäyttäytymiseen ja työympäristön kokemiseen. Tutkimuksen avulla on selvitetty ongelman suuruusluokka sekä määritely kehittämistoimenpiteet turvallisemman ja miellyttävämmän joukkoliikenneympäristön aikaan saamiseksi.

Työ toteutettiin osana liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa. Työn rahoittajina toimivat lisäksi Tampereen kaupungin liikennelaitos, Turun kaupunki, Kuopion kaupunki, Kuopion liikenne Oy, Jyväskylän kaupunki, Jyväskylän liikenne Oy, Oulun kaupunki, Porin kaupunki, Lahden kaupunki ja Koiviston Auto Oy /Lahden liikenne.

Työn ohjausryhmän muodostivat Katariina Myllärniemi (puheenjohtaja, LVM), Sirpa Korte (Turun kaupunki), Jaakko Ylinampa (Oulun kaupunki), Matti Hoikanen (Lahden kaupunki), Seija Pasanen (Kuopion kaupunki), Jorma Lipponen (Jyväskylän kaupunki), Markku Setälä (Porin kaupunki), Matti Rainio (Tampereen kaupungin liikennelaitos), Olavi Hyötyläinen (Koiviston Auto Oy / Lahden liikenne), Reijo Hobin (Kuopion liikenne Oy) ja Jaakko Raunio (Jyväskylän liikenne Oy). Kiitos heille aktiivisesta työskentelystä. Lisäksi suuri kiitos asiantuntijajoukolle, joka osallistui 19.9.2006 järjestettyyn workshop-työskentelyyn. Kiitos myös työn toteutuksesta vastanneen konsultin Pöyry Infra Oy:n projektipäällikkö Marko Forsblomille sekä projekti-insinööri Hannele Happoselle hyvin suoritetusta työstä.

Suurin kiitos kuuluu kuitenkin tutkimukseen osallistuneille asukkaille, joukkoliikenteen matkustajille ja joukkoliikenteen henkilökunnan edustajille.

Helsingissä 15.12.2006

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja
Liikenne- ja viestintäministeriö

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

YHTEENVETO	9
1 JOHDANTO	12
1.1 Työn tausta ja tavoitteet.....	12
1.2 Tutkimusmenetelmät.....	13
2 JOUKKOLIIKENTEN TURVATTOMUUS ILMIÖNÄ.....	15
2.1 Turvattomuuden tunne ja rikoksen pelko.....	15
2.2 Joukkoliikenne työympäristönä	16
2.3 Omaisuusvahingot	17
2.4 Toimenpiteet turvattomuuden vähentämiseksi.....	18
3 JOUKKOLIIKENTEN SOSIAALINEN TURVALLISUUS SUOMESSA – VIITEKEHYS	19
3.1 EU:n 7. puiteohjelma.....	19
3.2 Suomen lainsäädäntö.....	19
3.3 Rikollisuus suomalaisten kaupunkien joukkoliikenteessä	22
3.3.1 Häiriköinti ja väkivalta.....	22
3.3.2 Omaisuusvahingot.....	23
4 JOUKKOLIIKENNE KOHDEKAUPUNGEISSA.....	24
4.1 Lähtökohta	24
4.2 Tampere.....	24
4.3 Turku	25
4.4 Oulu	25
4.5 Lahti.....	26
4.6 Kuopio.....	26
4.7 Jyväskylä	26
4.8 Pori.....	27

5 SOSIAALINEN TURVALLISUUS SUOMEN SUURTEN JA KESKISUURTEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ 28

5.1 Empiirisen tutkimuksen suoritus 28

5.2 Joukkoliikennematkustajat ja kotitaloudet 29

5.2.1	Vastaajien taustatiedot	29
5.2.2	Liikkumisen taustatiedot	30
5.2.3	Joukkoliikenteen turvallisuus kouluarvosanoin	32
5.2.4	Omakohtaiset kokemukset häiriköinnistä ja väkivallasta.....	34
5.2.5	Turvattomuuden tunne joukkoliikenteessä.....	39
5.2.6	Turvattomuuden vaikutus matkustuskäyttämiseen	42
5.2.7	Odotukset ja kokemukset joukkoliikenteen turvallisuustasosta	45
5.2.8	Tärkeimmät kehittämiskohteet.....	52

5.3 Joukkoliikenteen henkilökunta 54

5.3.1	Vastaajien taustatiedot	54
5.3.2	Joukkoliikenteen turvallisuus kouluarvosanoin	54
5.3.3	Omakohtaiset kokemukset häiriköinnistä ja väkivallasta.....	56
5.3.4	Turvattomuuden tunne joukkoliikenteessä.....	60
5.3.5	Turvattomuuden vaikutus työskentelyyn	62
5.3.6	Tärkeimmät kehittämiskohteet.....	64

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA TOIMENPIDE-EHDOTUKSET 66

6.1 Tulokset ja johtopäätökset..... 66

6.1.1	Sosiaalinen turvallisuus joukkoliikenteessä.....	66
6.1.2	Turvattomuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä	66
6.1.3	Turvattomuuden vaikutukset.....	67
6.1.4	Kaupunkikohtaisia huomioita	68

6.2 Toimenpide-ehdotuksia 71

6.2.1	Turvallisuuspolitiikka, yhteistyö, turvattomuuden tunteen vähentäminen.....	71
6.2.2	Joukkoliikenneinfrastruktuurin ja liikennevälineiden suunnittelu ja kunnossapito.....	74
6.2.3	Kuljettajan roolin kehittäminen.....	77
6.2.4	Ulkopuolinen valvonta.....	79

KIRJALLISUUSLUETTELO..... 81

LIITTEET 84

Liite 1 Matkustaja- ja kotitalouslomake

Liite 2 Henkilökuntalomake

YHTEENVETO

Taustaa

Joukkoliikenteen käytön tulee olla miellyttävää, ja sosiaalinen turvallisuus on yksi miellyttävän matkustamisen peruspilareita. Turvallisuuden näkökulmasta keskeistä on kokonaisturvallisuus. Matkustajien on tunnettava olonsa turvalliseksi kaikilla matkan osilla: liikennevälineessä, odottaessaan ja vaihtaessaan liikennevälinettä sekä kulkiessaan pysäkille tai asemalle tai niiltä pois. Koko matkakaketjun turvallisuus on tärkeää, sillä matkustajat kokevat matkan vain niin turvalliseksi kuin sen turvattomin osa on. Joukkoliikennejärjestelmän eri osapuolten on pohdittava, mitä parannuksia voidaan tehdä kullekin näistä matkan osista ottaen huomioon, että yhdelle matkan osalle kohdistettu panostus toisen osan kustannuksella ei riitä matkustajien koko matkaa koskevan henkilökohtaisen turvallisuuden tunteen takaamiseksi.

Pääkaupunkiseudulla vuonna 2005 toteutettu tutkimus, ja erityisesti tutkimuksen pohjalta toteutetut toimenpiteet tuloksineen, osoittivat varsin selvästi, että turvattomuutta esiintyy joukkoliikenteessä myös Suomessa. Pääkaupunkiseudulla toteutetut toimenpiteet todensivat kuitenkin myös, että turvattomuuteen voidaan vaikuttaa, kun asiaan puututaan aktiivisella otteella ja laajalla yhteistyöllä eri joukkoliikenne- ja viranomaistoimijoiden kesken.

Tässä työssä on pääkaupunkiseudulla toteutetun tutkimuksen tapaan selvitetty sosiaalisen turvallisuuden tila Suomen muissa merkittävässä joukkoliikennekaupungeissa. Kokonaisuutena aineisto käsittää nyt Suomen kymmenen suurinta kaupunkia ja antaa hyvän kokonaiskuvan sosiaalisen turvallisuuden nykytilasta ja merkittävydestä Suomen joukkoliikenteessä.

Tutkimusmenetelmä

Työ toteutettiin yhdistettynä kirjallisuus- ja kyselytutkimuksena sekä asiantuntijatyöskentelyinä.

Kirjallisuustutkimuksessa tavoitteena oli Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä (Tuuli 1) -tutkimuksessa toteutetun kirjoituspöytä-tutkimuksen päivitys niiltä osin, kuin uutta materiaalia aiheesta oli ilmestynyt. Kirjallisuustutkimuksessa keskityttiin toimintaympäristön kuvaamiseen, kansallisiin ja kansainvälisiin selvityksiin yleisen turvallisuuden ja erityisesti joukkoliikenteen sosiaalisen turvallisuuden osalta sekä hyvien käytäntöjen kartoittamiseen turvallisuustyössä onnistumiseksi.

Tutkimusprojektin laajin osio oli empiirinen kyselytutkimus, joka kohdistettiin joukkoliikenteen nykyisille ja potentiaalisille matkustajille sekä joukkoliikenteen henkilökunnan edustajille Tampereella, Turussa, Oulussa, Lahdessa, Kuopiossa, Jyväskylässä ja Porissa. Empiirisen tutkimuksen pääteemoina olivat:

- vastaajien henkilökohtaiset kokemukset turvattomuudesta
- turvattomuuden vaikutukset joukkoliikenteessä liikkumiseen ja työskentelyyn

- keskeisten kehittämistarpeiden kartoittaminen käytännön toimenpiteiden suuntaamiseksi

Asiantuntijatyöskentely toteutettiin (19.9.2006) työryhmissä, joiden tavoitteena oli konkreettisten toimenpide-ehdotusten kartoittaminen ja alan toimijoiden verkottuminen yhteistyön lisäämiseksi.

Tutkimusasetelma vastasi pääkaupunkiseudulla toteutettua tutkimushanketta ja pääkaupunkiseudun aineistoa on käytetty työssä vertailuaineistona. Lisäksi pääkaupunkiseudulla hyviksi havaittuja toimintatapoja on hyödynnetty soveltuvien osin tämän tutkimuksen toteuttamisessa.

Keskeiset tulokset

Tutkimus todentaa, että turvattomuus ja turvattomuuden tunne ovat ongelma myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella, joskin eroja kaupunkien välillä esiintyy. Ongelmien suuruus ja merkittävyys ovat pääkaupunkiseudun ulkopuolella yleisesti pienempiä, mutta jossain määrin ongelmia esiintyy kaikissa kaupungeissa. Periaatteena näyttää kuitenkin olevan, että mitä suurempi kaupunki niin sitä suuremmat ongelmat.

Kokonaisuutena trendi on täysin vastaava kuin pääkaupunkiseudulla. Arjen työmatkaliikenne sujuu hyvin ja sen osalta turvallisuuden taso arvioidaan yleisesti erittäin hyväksi. Arjen myöhäisliikenteessäkin turvallisuuden taso on hyvällä mallilla, mutta viikonlopun myöhäisliikenteessä turvallisuus laskee tyydyttävälle tai paikoin jopa huonolle tasolle.

Kussakin tutkimuksen kohdekaupungissa joukkoliikenteen matkustajilla on ollut omakohtaisia kokemuksia häiriköinnistä ja väkivallasta sekä havaintoja muihin matkustajiin kohdistuvasta häiriköinnistä ja väkivallanteoista. Näin on myös Porissa, Kuopiossa ja Oulussa, joiden bussiliikennettä arvioidaan turvallisuuden kannalta kaikkein positiivisimmin. Huonoimmaksi turvallisuustilanne arvioidaan suurimmissa kaupungeissa Turussa ja Tampereella, joissa omakohtaiset kokemukset häiriköinnistä ja väkivallasta bussiliikenteen piirissä ovat lähes pääkaupunkiseudun tasolla.

Linja-auton kuljettajista noin puolet on joutunut häiriköinnin kohteeksi bussissa tai pysäkillä, ja jonkinasteisen henkisen tai fyysisen väkivallan kohteeksi on joutunut lähes joka kymmenes kuljettaja. Käytännössä lähes jokainen on nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä tai väkivaltaa. Tutkimuksen tulosten perusteella ongelmat keskittyvät lähes täysin viikonloppuihin; avoimien kommenttien perusteella usein myös tiettyihin linjoihin ja tiettyihin myöhäisvuoroihin.

Nykyisistä bussimatkustajista 9 % ilmoitti vähentäneensä joukkoliikenteen käyttöä turvattomuuden lisääntymisen vuoksi. Toisaalta nykyisistä matkustajista 15 % voisi lisätä matkustamistaan, mikäli voisi paremmin luottaa matkustus- ja turvallisuuteen. Luvut olivat täsmälleen samat kuin pääkaupunkiseudun bussiliikenteessäkin. Empiirisessä kyselytutkimuksessa saadut arviot vaikutuksista ovat

myös melko hyvin linjassa kansainvälisissä tutkimuksissa esitettyjen tulosten kanssa.

Tämän tutkimuksen seitsemässä kohdekaupungissa tehdään vuosittain yhteensä noin 70 miljoonaa joukkoliikennematkaa, joten turvallisuuden parantamisella saadut hyödyt voivat olla myös taloudellisesti merkittäviä. Viiden prosentin lisäys matkoihin merkitsisi 3,5 miljoonaa matkaa vuodessa, ja yhden prosentin lisäys 700 000 matkaa vuodessa. Kaupunkikohtaiset taloudelliset vaikutukset eivät luonnollisestikaan ole yhtä vaikuttavia kuin pääkaupunkiseudulla, mutta turvallisuus on myös merkittävä laadullinen ja matkustusmukavuuteen liittyvä tekijä. Tilanteessa, jossa taistellaan laskevia käyttäjämääriä vastaan, turvallisuustekijät ovat yksi mahdollinen keino koettaa pysäyttää negatiivinen kehitys tai jopa kääntää kehitystä positiiviseen suuntaan.

Linja-auton kuljettajien osalta turvattomuuden vaikutukset liittyvät pitkälti työn mielekkyyteen ja työssä jaksamiseen. Koettu häiriköinti ja väkivalta jäävät vaivaamaan mieltä ja pahimmillaan aiheuttavat ahdistusta tai jopa työpaikan vaihtoja. Turkulaisista kuljettajista peräti 75 % pitää joukkoliikenteen turvattomuutta vakavana ongelmana. Toisaalta Porissa, jossa turvallisuusasiat ovat parhaalla tasolla, turvattomuutta pitää ongelmana 37 % kuljettajista. Henkilökunnasta neljännes ei työskentele turvattomuuden tunteen vuoksi mielellään arkisin iltapäivään, ja kolmannes ei työskentele mielellään viikonloppuisin myöhäisliikenteessä. Ongelmallisimmilla paikkakunnilla eli Turussa ja Tampereella viidesosa kuljettajista on jopa harkinnut työpaikan tai -tehtävän vaihtoa, koska kokee turvattomuuden lisääntyneen.

Turvattomuus ja turvattomuuden tunne ei ongelmana ole tämän työn kohdekaupungeissa yhtä vakava kuin pääkaupunkiseudulla. Ero ei kuitenkaan ole niin suuri, etteikö jonkinasteisesta ongelmasta voida puhua myös näissä kaupungeissa. Turussa ja Tampereella ongelma on selvästi olemassa; muissa kaupungeissa ongelma on lievempi, mutta ei kuitenkaan kokonaan olematon. Turvattomuus ja turvattomuuden tunne ei ole pelkästään mukavuustekijä, vaan sillä on myös taloudellisia vaikutuksia sekä matkustajamääriin että työntekijöiden työssä jaksamiseen liittyen. Kokonaisuutena turvattomuus ja turvattomuuden tunne aiheuttavat erilaisina kustannuksina ja tulonmenetyksinä valtakunnan tasolla useiden miljoonien eurojen vuosikustannukset joukkoliikennejärjestelmälle. Tulevaisuudessa väestön, ja siten myös joukkoliikenteen käyttäjien, ikääntyessä turvallisuusasioiden painoarvo tulee kasvamaan, ja siten myös taloudellisten vaikutusten merkittävyys kasvaa edelleen.

1 JOHDANTO

1.1 Työn tausta ja tavoitteet

Turvattomuus ja erityisesti kasvanut turvattomuuden tunne ovat merkittävä yhteiskunnallinen huolenaihe, joka ulottuu laajasti myös joukkoliikenteeseen. Turvallisuuden ja turvallisuuden tunteen parantaminen liikennevälineissä, asemilla ja pysäkeillä sekä liityntämatkoilla onkin tutkitusti yksi merkittävistä joukkoliikenteen kehittämiskohteista.

Turvallisuus ja liikenne on liikennesektorilla yhdistetty liikenneturvallisuuden muodossa ja se onkin yksi liikennealan eniten tutkittuja aihealueita. Turvattomuuden tunnetta on puolestaan tutkittu lähinnä yhteiskuntatieteissä sosiaalisena ilmiönä. Yhdistämällä nämä kaksi näkökulmaa ollaan päästy käsitteeseen *sosiaalinen turvallisuus liikenteessä*.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli jatkaa pääkaupunkiseudulla aloitettua tutkimustyötä ja kartoittaa sosiaalisen turvallisuuden tila Suomen muiden suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä. Turvattomuutta ja turvattomuuden tunnetta aiheuttavat tekijät pyrittiin arvioimaan koko matkaketjun osalta. Tutkimuksessa tarkasteltiin turvattomuuden vaikutusta matkustuskäyttäytymiseen esimerkiksi kulkuvälineen ja matkustusajankohdan valinnan sekä matkustustiheyden suhteen. Matkustajanäkökulman lisäksi selvitettiin myös henkilökunnan kokemuksia ja näkemyksiä turvattomuudesta työympäristössä. Työn tavoitteena oli löytää konkreettisia keinoja turvattomuuden ja turvattomuuden tunteen vähentämiseksi Suomen suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä.

Vastaavat tutkimukset toteutettiin pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä vuonna 2005 ja pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteessä vuonna 2002. Tuolloin saadut tulokset kertoivat turvattomuuden kokemisen olevan vakava ongelma, johon tulee ehdottomasti puuttua. Etenkin pääkaupunkiseudulla tehty tutkimus herätti laajaa huomiota ja vilkasta keskustelua mm. tiedotusvälineissä. Tutkimusten tulosten myötä pääkaupunkiseudulla on toteutettu ja tullaan edelleen toteuttamaan suuri joukko toimenpiteitä, joilla tähdättiin turvallisuuden parantamiseen ja turvattomuuden tunteen vähentämiseen sekä joukkoliikenteen käyttäjien että henkilökunnan keskuudessa. Erinomaisena käytännön esimerkkinä toimenpiteistä oli keväällä 2006 pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä aloitettu nollatoleranssikampanja, jossa puututtiin etenkin viikonloppuisin rehottavaan alkoholin käyttöön, tupakointiin ja liputta matkustamiseen. Mukana kampanjassa olivat VR, HKL, YTV, poliisi, Ratahallintokeskus sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit. Nollatoleranssikampanjan keskeisiä ajatuksia on, ettei joukkoliikennevälineissä eikä asemilla juoda alkoholia eikä häiriköidä matkustajia eikä henkilökuntaa. Samalla lipuntarkastusta tehostettiin. Valvonnan tehostamiseksi lisättiin myös järjestyksenvalvojapartioita. Kampanjan tulokset jo ensimmäisinä viikonloppuina osoittivat, että asialla ei oltu turhaan. Lähijunista poistettiin n. 300 häirikköä, metroasemilta ja metrojunista yli 200 häirikköä ja huomautuksia ja tarkastusmaksuja kirjoitettiin useita satoja. Kampanjasta saatu asiakaspalaute oli 98-prosenttisesti positiivista ja lipunmyynti kasvoi kampanjan aikana. Henkilö-

kunnan saama suora palaute on ollut hyvää. Turvapalvelujen ja poliisien raporteista näkyy käytännössä, että ryhtiliikkeellä on saatu aikaan tuloksia.

Lisäksi parasta aikaa on pääkaupunkiseudun tutkimuksen suositusten mukaisesti tekeillä YTV:n organisoimana ”Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen turvallisuusstrategia”, joka omalta osaltaan tulee valmistuttuaan vaikuttamaan koko joukkoliikennejärjestelmän sosiaaliseen turvallisuuteen. Pohdittaessa myöhemmin mahdollisia valtakunnallisia yhteistyömuotoja, kannattanee pohjaksi ottaa pääkaupunkiseudun turvallisuusstrategia ja käyttää sitä soveltuvin osin myös valtakunnallisten linjausten pohjana.

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan muiden suurten ja keskisuurten kaupunkien sosiaalisen turvattomuuden tilaa, sen aiheuttamia vaikutuksia nykyisten ja potentiaalisten matkustajien sekä henkilökunnan käyttäytymiseen. Saatuja tuloksia verrataan pääkaupunkiseudun tilanteeseen ja siellä laadittua toimenpideohjelmaa hyödynnetään soveltuvin osin.

1.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen toteutuksessa käytetyt menetelmät olivat kirjallisuustutkimus, kyselytutkimus sekä työryhmätyöskentely. Kirjallisuustutkimuksen avulla taustoitettiin turvattomuuden tunnetta ilmiönä sekä siihen vaikuttavia tekijöitä. Ulkomaisia tutkimuksia ja parhaita kokemuksia käytettiin hyväksi myös turvattomuuden vähentämiseen tähtäviä toimenpiteitä pohdittaessa. Vuoden 2005 tutkimuksessa kerättyä aineistoa syvennettiin ja päivitettiin mm. aineistoilla EU:n 7. puiteohjelmasta ja uusista taustatutkimuksista sekä tiedoilla joukkoliikenteen turvatoimien nykytilasta Suomessa.

Tutkimusprojektin laajin osio oli empiirinen kyselytutkimus, jonka kohteena olivat Suomen suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen nykyiset ja potentiaaliset matkustajat sekä henkilökunta. Tutkimuksen kohdekaupungit olivat Tampere, Turku, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä ja Pori. Vertailutietona käytetty pääkaupunkiseudun aineisto oli kerätty vuonna 2005 vastaavalla tutkimusmenetelmällä.

Kussakin kaupungissa kysely kohdistettiin nykyisille matkustajille, kotitalouksille ja joukkoliikenteen henkilökunnalle. Nykyisille matkustajille kysely palautuskuorineen jaettiin informoituna kyselynä joukkoliikennevälineissä. Henkilökuntakyselyt toimitettiin vastaajille paikallisten liikennöitsijöiden avustuksella. Kotitalouskysely kohdistettiin ja jaettiin kussakin kaupungissa valitulle kohdealueelle.

Tutkimuksen empiirisessä osiossa selvitettiin seuraavia tekijöitä:

- vastaajien henkilökohtaiset kokemukset turvattomuudesta
- turvattomuuden vaikutukset joukkoliikenteessä matkustuskäyttäytymiseen sekä henkilökunnan työskentelyolosuhteisiin
- keskeiset kehittämistarpeet joukkoliikenteen matkaketjussa käytännön toimenpiteiden suuntaamiseksi

Konkreettisten toimenpide-ehdotusten pohtimiseksi ja alan yhteistyön lisäämiseksi työssä järjestettiin empiirisen tutkimuksen lisäksi asiantuntijoille suunnattu työryhmätyöskentely. Työryhmien sisältö rakennettiin empiirisessä tutkimuksessa esille nousseiden, jo vuoden 2005 tutkimuksesta löydettyjen, tärkeimpien teemojen ympärille. Asiantuntijoiden työryhmätyöskentelyyn osallistui 16 henkilöä 12 eri taholta. Asiantuntijat pohtivat konkreettisia keinoja joukkoliikenteen turvattomuuden ja turvattomuuden tunteen vähentämiseksi seuraavilla teema-alueilla:

- turvallisuuspolitiikka ja osapuolten välinen yhteistyö
- joukkoliikenneinfran (bussit, asemat ja pysäkit) fyysinen suunnittelu ja kunnossapito
- valvonta (henkilövalvonta, kameravalvonta ja tekniset apuvälineet)

2 JOUKKOLIIKENTEEEN TURVATTOMUUS ILMIONÄ

2.1 Turvattomuuden tunne ja rikoksen pelko

Ihmisten joukkoliikennematkapäätöksiin vaikuttavat useat asiat, kuten aika, kustannukset ja joukkoliikenteen palvelutaso. Näiden lisäksi henkilökohtainen turvallisuus on tärkeä tekijä. Joissain tapauksessa rikollisuus ja rikollisuuden pelko vaikuttavat matkapäätöksiin jopa enemmän kuin muut tekijät.

Joukkoliikennematkojen kokonaismäärän valossa välikohtaukset ja matkustajiin kohdistuvat rikokset ovat harvinaisia. Suuri osa matkustajista kokee joukkoliikenteen sosiaalisen turvallisuuden olevan hyvä. Kuitenkin turvattomuuden tunteella voi olla erittäin suuri merkitys matkustuskäyttäytymiseen, ja osaa matkustajista se voi estää käyttämästä joukkoliikennettä kokonaan. Iso-Britanniassa tehdyn tutkimuksen mukaan joukkoliikennematkoja tehtäisiin 12 % enemmän, jos matkustajat voisivat paremmin luottaa turvallisuuteensa (DFT 2006a).

Huoli henkilökohtaisesta turvattomuudesta ei välttämättä ole suhteessa joukkoliikennevälineen kyydissä vietettyyn aikaan. Itse asiassa useimmat kokevat itse joukkoliikennematkan matkaketjun turvallisimmaksi osaksi. Sen sijaan joukkoliikennevälineen odottaminen pysäkillä tai asemalla koetaan usein hyvin turvatomaksi. Kyse ei ole ainoastaan pelosta joutua rikoksen kohteeksi, vaan myös epämukavuus ja levottomuus epäsosiaalisen käyttäytymisen ja vahingontekojen näkemisestä.

Britanniassa vuonna 2004 tehdyn tutkimuksen mukaan (DFT 2004a) 64 % vastaajista koki turvallisuutensa joukkoliikenteessä hyväksi; kuitenkin myös olonsa turvatomaksi tuntevia oli paljon. Turvattomuuden kokeminen vaihtelee jossain määrin vastaajien ominaisuuksista riippuen. Yleisellä tasolla voidaan sanoa, että:

- miehet joutuvat naisia todennäköisemmin väkivallan ja ryöstön kohteeksi, ja he pelkäävät eniten tuntemattomia miesryhmiä
- naiset kokevat useimmin häirintää tai seksuaalista väkivaltaa, ja he pelkäävät eniten yksittäisiä mieshenkilöitä
- nuoret joutuvat todennäköisimmin uhkailun ja verbaalisen häirinnän kohteeksi
- etniset vähemmistöt joutuvansa useimmin rasistisen häirinnän kohteeksi, mutta ilmoittavat välikohtauksista muita harvemmin
- toimintarajoitteiset ihmiset tuntevat itsensä erityisen suojattomaksi joukkoliikenteessä
- joukkoliikenteessä eniten pelkäävät naiset ja iäkkäämmät henkilöt
- turvattomuuden tunteeseen vaikuttavat mm. vuorokaudenaika (pimeys), käytettävä joukkoliikennemuoto, sivullisten määrä/sijainnin vilkkaus, valaistus sekä valvonnan määrä ja laatu (Alm & Lindberg 2000)

Britanniassa on tutkittu myös sitä, kuka joukkoliikenteessä häiriköi ja miksi. Yleisimpiä tekijöitä, jotka altistavat potentiaalisia häiriköitä aggressiiviselle käytökselle, ovat alkoholin tai muiden huumaavien aineiden vaikutus, turhautuminen esimerkiksi myöhästelyyn tai ruuhkaisuuteen, rikollinen toiminta, infor-

maation puute tai henkilökunnan asenne. Henkilön mielentilaan ja aggressiivisuuteen vaikuttavat siis useat eri tekijät, kuten persoonallisuus, kulttuuri, päihteiden käyttö tai henkinen epävakaus. Välikohtauksen syntyminen vaatii usein myös laukaisevan tekijän. (Rail Safety & Standards Board 2002)

Turvattomuus on itse asiassa joukkoliikennettä laajempi yhteiskunnallinen ilmiö, ja ympäröivän yhteisön rikollisuus vaikuttaakin joukkoliikenteessä koetun turvattomuuden tunteen voimakkuuteen. Suomalaisten tuntemuksia yleisestä turvattomuuden tunteesta ja rikoksen pelosta on selvitetty mm. Poliisibarometri 2005 -tutkimuksessa (Poliisin ylijohdo 2006) sekä Etelä-Suomen lääninhallituksen Poliisiosaston julkaisussa Turvallisuustutkimus 2004 (Suominen 2005). Tutkimusten mukaan paikkakuntien keskustoissa turvattomuuden tunnetta kokee pimeään tultua noin neljäsosa vastaajista ja viikonloppuiltoina reilu kolmannes vastaajista. Asuinalueilla puolestaan olonsa turvattomaksi pimeään tultua tuntee liki viidesosa vastaajista. Poliisibarometrin mukaan turvattomuuden kokeminen on viime vuosina lisääntynyt.

Koska ihmiset eivät arvioi riskejä laskennallisin perustein, vaan saatavissa olevan tiedon perusteella, tiedotusvälineet vaikuttavat turvattomuuden tunteen kokemiseen välittämällä tietoa onnettomuuksista ja rikollisuudesta. (Alm & Lindberg 2000). Suomalaisessa tutkimuksessa ”Tutkimus helsinkiläisten turvallisuudesta ja Helsingin poliisin palvelukyvyistä” (Heiskanen & Roivainen 2005) on todettu, että eniten turvattomuutta lisäävät omakohtaiset sekä tuttavapiirissä sattuneet kokemukset. Myös väkivallasta kertovat uutiset ja asiaohjelmat saavat erityisesti naiset tuntemaan olonsa turvattomaksi.

Britanniassa tehdyssä tutkimuksessa (DFT 2004a) kartoitettiin tekijöitä, jotka parantavat matkustajien turvallisuudentunnetta. Eniten turvallisuudentunnetta bussiliikenteessä luo kameravalvonta ja junaliikenteessä henkilökunnan läsnäolo laitureilla ja junissa. Myös palvelupisteet, selkeä opastus ja hyvä valaistus ovat merkittäviä turvallisuudentunnetta parantavia tekijöitä. Reaaliaikainen informaatio myöhästymisistä ja muista poikkeustilanteista auttaa matkustajia tuntemaan, että tilanne on heidän hallussaan.

2.2 Joukkoliikenne työympäristönä

Teknologisen kehityksen seurauksena joukkoliikenteen henkilökuntaa on osittain korvattu teknisillä ratkaisuilla viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana. Seurauksena mahdolliset häiriköt kokevat vähemmän varsinaista henkilövalvontaa, ja kun ongelmia tulee, henkilökuntaa ei välttämättä ole paikalla puuttumassa tilanteeseen tai hälyttämässä apua. (Essenberg 2003) Tämä tekee joukkoliikenteestä ympäristönä turvattoman paitsi matkustajille, myös niille, jotka siinä päivittäin työskentelevät. Henkilökunnan ”altistuminen” häiriköinnille ja rikollisuudelle on pitempiä aikaista, ja työympäristön turvattomuus heikentää koko elämän laatua.

Tilastojen mukaan joukkoliikenteen henkilökuntaan kohdistuvat rikokset ovat viime vuosina lisääntyneet. Osasyynä tähän katsotaan olevan tapausten entistä aktiivisempi ilmoittaminen. Tapausten todenmukainen ilmoittaminen onkin erit-

täin tärkeää turvallisuuden nykytilan analysoinnissa ja sen kehittämisessä. Tois-
taiseksi kuitenkin paljon tapauksia jää ilmoittamatta: esimerkiksi Saksassa on
arvioitu, että jokaista ilmoitettua tapausta kohti jätetään ilmoittamatta kymme-
nen lievempää tapausta (Rail Safety & Standards Board 2002, Jussiant 2004).

Esimerkiksi työtehtävän tyyppi ja liikenneväline vaikuttavat työntekijän riskiin
joutua häiriköinnin tai väkivallan kohteeksi. Lipuntarkastajat ja muut sellaiset
henkilökunnan edustajat, joilla on suora kontakti asiakkaisiin tai jotka työsken-
televät yksin, ovat todennäköisimpiä uhreja. Valtaosa välikohtauksista liittyy li-
puntarkastustapahtumaan: esimerkiksi matkaliputta matkustamisesta tai häiri-
köinnistä huomauttaminen saattaa johtaa hyökkäyksen kohteeksi joutumiseen.
Verbaaliseen häiriköintiin liittyvät usein kommunikointiongelmät. (Essenberg
2003, Jussiant 2004)

Turvattomuus työssä voi aiheuttaa fyysisiä ja psyykkisiä terveysvaikutuksia.
Terveiden ja hyvinvoinnin kannalta esimerkiksi bussinkuljettajan ammatin on
todettu olevan varsin riskialtis. Työntekijöillä ilmenee keskimääräistä enemmän
väsymystä, jännitystä, henkistä ylikuormitusta, nukkumisvaikeuksia ja myös li-
has- ja luustokipuja. (Essenberg 2003)

Lisäksi rikoksilla ja häiriköinnillä joukkoliikenteessä on taloudellisia vaikutuk-
sia työnantajan kannalta. Heikentynyt tuottavuus, työntekijöiden poissaolot ja
työvoiman vaihtuvuus synnyttävät kustannuksia, jotka puolestaan heikentävät
kannattavuutta. Mahdollisia ovat jopa välikohtauksista seuraavat oikeussyytteet
työnantajia vastaan. (Crime Reduction Centre 2005)

2.3 Omaisuusvahingot

Yleisimpiä omaisuuteen kohdistuvia vahingontekoja joukkoliikennevälineissä
ovat ikkunoiden rikkominen, penkkien vahingoittaminen sekä graffitit. Vahingot
ovat suurimpia niissä joukkoliikennevälineiden osissa, joihin kuljettajan tai hen-
kilökunnan on vaikeinta nähdä. (DFT 2003a) Asemilla ja pysäkeillä vandalismin
muotoja ovat lisäksi varustuksen vahingoittaminen ja tuhopoltot. Raideliiken-
teen osalta riskinä ovat myös raiteille heitetyt tai asetetut vierasesineet. (Rail Sa-
fety & Standards Board 2005)

Esimerkiksi Britanniassa on arvioitu omaisuusvahingoista koituvan joukkoliik-
enteelle vuosittain lähes 10 miljoonan punnan (n. 14,5 milj.€) kustannukset.
Kaikkiaan vahingonteot vaikuttavat joukkoliikenteeseen mm. seuraavilla tavoil-
la (DFT 2003a):

- graffitien puhdistuksista ja korjauksista aiheutuu kustannuksia
- vahingontekojen estämisestä (suunnittelu, valvonta) aiheutuu kustannuk-
sia
- matkustajat ja henkilökunta saattavat joutua vaaratilanteisiin
- matkustajamäärät vähenevät rikollisuuden takia
- palveluja supistetaan matkustajamäärien vähenemisen takia

Nuoret yhdistetään yleisesti vandalismiin, ja Britanniassa arvioidaankin nuorison olevan vastuussa 90 % vahingonteosta. Tutkimusten mukaan nuoret eivät juuri ymmärrä esimerkiksi graffiteista aiheutuvia puhdistus- ja korjauskustannuksia eivätkä niiden vaikutuksia muihin matkustajiin. (DFT 2003a)

Omaisuuheen kohdistuvan vahingonteon motiivina voi olla rahan tai muiden hyödykkeiden saaminen, kosto, viha, ideologia tai "leikki." Useimmiten nuorten vahingonteot ovat "leikkiä"; ideologisen vahingonteon takana voi yhtä hyvin olla aikuinen. Graffitien historia protestoinnin ja mielenosoituksen keinona on pitkä, niitä voidaan pitää myös taidemuotona. Joukkoliikenne on jo pitkään ollut suosittu graffitin kohde, sillä näkyvyys on hyvä, ja julkisen paikan luoma jännitys lisää graffitin statusarvoa. (DFT 2003a)

Graffitit ja omaisuusvahingot vaikuttavat ihmisten turvallisuudentunteeseen, sillä ne antavat vaikutelman valvomattomasta ympäristöstä. Niiden on myös todettu jopa lisäävän rikollisuutta. Teorian mukaan nk. särkyneen ikkunan korjaamatta jättäminen seuraa pian toinen särkynyt ikkuna, sillä ensimmäinen viestittää, että asiasta ei välitetä. Näin rikollisuuden määrä vaikuttaa kasvavan, jolloin ihmiset vähentävät julkisilla paikoilla liikkumista. Ihmisten läsnäolon vähentyminen lisää rikollisuuden mahdollisuutta vielä entisestään. (DFT 2003a)

2.4 Toimenpiteet turvallisuuden vähentämiseksi

Joukkoliikenteessä tapahtuu muualta yhteiskunnasta tuttuja rikoksia ja järjestyshäiriöitä. Ympäristö on kuitenkin erityisen otollinen tiettyntyyppiselle rikollisuudelle, kuten taskuvarkauksille, häiriköinnille ja päällekkarkauksille sekä omaisuusvahingoille, kuten graffiteille. Ruuhka-ajan väenpaljous ja valvonnan mahdolliset puutteet lisäävät rikollisuutta. Koska joukkoliikenteen ympäristölliset, taloudelliset ja energiataloudelliset edut ovat erittäin merkittäviä, on toiminnan ja palvelujen kehittäminen tärkeää. Rikollisuuden ja levottomuuksien lisääntyminen julkisessa liikenteessä on vakavaa, sillä järjestelmä ei toimi, jos matkustamista aletaan pelätä. Matkojen vähentyminen pienentää lipputulota ja voi aiheuttaa leikkauksia henkilöstössä ja palveluissa. Tämä vahingoittaa liikennejärjestelmän lisäksi myös yhdyskuntia, jotka ovat siitä riippuvaisia. (Crime Reduction Centre 2005)

Kansainvälisten ja suomalaisten tutkimustulosten valossa on selvää, että tuloksia ei saavuteta yhtä yksittäistä tekijää kehittämällä, eikä mikään yksittäinen taho tai organisaatio voi yksin vastata koko matkaketjun turvallisuuden kehittämisestä. Turvallisemman joukkoliikenneympäristön kehittäminen vaatii sitoutumista poliisin ja joukkoliikenneoperaattoreiden lisäksi myös paikallisilta viranomaisilta ja liike-elämältä sekä ihmisiltä itseltään. Vaikka investoimalla esimerkiksi palveluihin ja teknisiin ratkaisuihin voidaan saavuttaa parannuksia, toimivat ne vain osana laajempaa yhteiskunnallista strategiaa ja toimintamallia. (DFT 2006a)

3 JOUKKOLIIKENTEN SOSIAALINEN TURVALLISUUS SUOMESSA – VIITEKEHYS

3.1 EU:n 7. puiteohjelma

Turvallisuus on merkittävä maailmanlaajuinen haaste, joka on viime aikoina noussut entistä näkyvämmiin esiin maailman tapahtumien ja yhteiskunnallisten muutosten myötä. Vuoden 2001 tapahtumien jälkeen ei liene mitään muuta teemaa, joka on aiheuttanut yhtä paljon toimintaa ja puhetta maailman suurvaltojen keskuudessa. Myös Eurooppa on joutunut omalta osaltaan kohtaamaan terrorismin ja sen aiheuttaman pelon ja turvattomuuden. Jotta Eurooppa voisi vastata tehokkaasti ja innovatiivisesti nykyisiin ja tuleviin turvallisuushaasteisiin, sen on investoitava ”turvallisuus-kulttuuriin”, jossa otetaan yhdessä käyttöön turvallisuusalan teollisuuden ja tutkimusyhteisön voimavarat. Euroopan unionin turvallisuusasioissa on käynnissä selkeä trendi tuoda puolustus- ja siviilitutkimusta lähemmäs toisiaan.

Turvallisuustutkimus on polttava aihe myös EU:n tulevan seitsemännen puiteohjelman kannalta, jossa se tulee olemaan yksi teema-aiheista. Syyskuisessa esityksessään komission listaamat päätavoitteet turvallisuustutkimukselle ovat terrorismin ja rikollisuuden ehkäiseminen, infrastruktuurien kuten energiavarojen ja tietoliikenteen suojeleminen, rajojen turvallisuus sekä turvallisuuden ylläpitäminen kriisitilanteissa. Lisäksi komissio on määritellyt kolme poikkileikkaavaa teemaa, joita ovat turvallisuusjärjestelmien yhteensopivuus, turvallisuus ja yhteiskunta sekä turvallisuustutkimuksen koordinointi Euroopassa.

Turvallisuustutkimuksen pilottiprojekteja on jo toteutettu valmisteluvaiheen haakuina eli ns. PASR-toimina (preparatory action). Hakukierroksia on ollut yhteensä kolme, ja niissä on rahoitettu yhteensä kaksikymmentäviisi projektia. Kolmen hakukierroksen budjetti on yhteensä 45 miljoonaa euroa. PASR on ollut vahvasti niin Euroopan parlamentin kuin neuvostonkin tukema aloite. Sen tavoitteena on ollut ennen kaikkea kansalaisten suojeleminen, teollisuuden kilpailukykyyn parantaminen ja seitsemännen puiteohjelman ennakointi.

Komissiossa käydään parhaillaan keskustelua eurooppalaisen turvallisuustutkimus-ohjelman (European Security Research Programme, ESRP) osuudesta seitsemännessä puiteohjelmassa 2007 – 2013. Tarkoituksena on keskittyä nimenomaan siviilipuolen turvallisuustutkimukseen, ja EDA:n (European Defence Agency) kanssa tullaan toimimaan tiiviissä yhteistyössä. Seitsemännen puiteohjelman budjetissa on Security-teemaan varattu 1,36 miljardia euroa vuosille 2007 – 2013 eli kyseessä on varsin merkittävä panostus ja samalla käytännön osoitus teeman merkityksestä.

3.2 Suomen lainsäädäntö

Joukkoliikenteen turvallisuuteen liittyvät useat Suomen lainsäädännön lait ja asetukset, jotka muodostavat osan toimintaympäristöstä ja viitekehystä. Lainsäädäntö määrittelee toisaalta sallitun ja kielletyn toiminnan rajan ja toisaalta ne keinot, joilla kiellettyyn toimintaan voidaan puuttua. Merkittävimmin lain-

säädäntö liittyy vartiointipalveluiden käyttöön joukkoliikenteessä. Merkittäviä lakeja ja asetuksia ovat mm.:

- Suomen perustuslaki 11.6.1999/731
- Laki järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä 17.6.1977/472
- Järjestyslaki 27.6.2003/612
- Laki yksityisistä turvallisuuspalveluista 12.4.2002/282
- Valtioneuvoston asetus yksityisistä turvallisuuspalveluista 19.6.2002/534
- Laki järjestyksenvalvojista 22.4.1999/533
- Häätäkeskuslaki 18.2.2000/157
- Poliisilaki 7.4.1995/493
- Rikoslaki 19.12.1889/39

Laki järjestyksen pitämisestä joukkoliikenteessä koskee rautateiden henkilöliikennettä sekä raitiotie-, metro- ja linja-autoliikennettä. Laki määrittelee sekä rajat matkustajan käyttäytymiselle että kuljettajan toimivaltuudet seuraavasti:

- Matkustaja ei saa meluamalla tai muutoin käyttäytymisellään häiritä muita matkustajia eikä kuljettajaa. Hänen on noudatettava sellaisia kuljettajan antamia määräyksiä, jotka ovat tarpeen järjestyksen tai turvallisuuden säilyttämiseksi.
- Kuljettaja saa kieltäytyä ottamasta matkustajaksi päihtynyttä henkilöä, jonka voidaan väkivaltaisen, uhkaavan tai meluavan käyttäytymisensä perusteella päätellä todennäköisesti aiheuttavan häiriötä.
- Kuljettajalla on oikeus poistaa kulkuneuvosta häiriötä aiheuttava matkustaja, joka kuljettajan kiellosta huolimatta on jatkanut häiriön aiheuttamista. Jollei matkustajaa voida poistaa heti, kuljettajalla on oikeus tarpeen vaatiessa ottaa hänet kiinni, kunnes poistaminen on mahdollista. Matkustajalla on oikeus kuljettajan pyynnöstä antaa häiriötä aiheuttavan matkustajan poistamiseksi tai kiinniottamiseksi tarvittavaa apua. Kuljettajalla on em. tapauksessa oikeus saada virka-apua poliisilta.
- Matkustajaa ei saa poistaa kulkuneuvosta, jos siitä aiheutuisi hänen terveydelleen vaaraa.
- Jos kulkuneuvosta poistettava tai kiinni otettava matkustaja koettaa vastarintaa tekemällä välttää poistamisen tai kiinni ottamisen, kuljettajalla on oikeus käyttää sellaisia matkustajan poistamiseksi tai kiinni ottamiseksi tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina, kun otetaan huomioon matkustajan käyttäytyminen ja muut olosuhteet. Sama oikeus on kuljettajaa auttavalla matkustajalla. Voimakeinojen käytön liioittelusta säädetään erikseen rikoslaissa.

Mitä tässä laissa on säädetty kuljettajasta, on vastaavasti sovellettava konduktööriin, tarkastajaan, rahastajaan tai muuhun sellaiseen liikennehenkilökuntaan kuuluvaan henkilöön, jonka tehtäviin kuuluu huolehtiminen järjestyksen säily-

misestä kulkuneuvossa ja jolla on tätä asemaa osoittava virkapuku tai virkalakki taikka muu vastaava selvästi havaittava tunnus.

Järjestyslaissa määritelmän mukaan yleiseksi paikaksi luetaan joukkoliikenteen kulkuneuvo sekä liikenneasema. Näissä kiellettyä järjestyslain mukaan on mm.:

- yleisen järjestyksen häiritseminen tai turvallisuuden vaarantaminen esim. metelöimällä tai uhkaavilla eleillä
- päihdyttävän aineen nauttiminen
- tiettyjen toisen vakavaan vahingoittamiseen tarkoitettujen tai siihen soveltuvien esineiden ja aineiden hallussapito
- spraymaalien ja muiden toisen omaisuuden töhrimiseen hyvin soveltuvien maalien tai muiden aineiden hallussapito ilman hyväksyttävää syytä

Em. määräyksiä rikkova syyllistyy järjestyksirikkomukseen, ja on järjestyslain mukaan tuomittava sakkorangaistukseen, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta. Poliisilla on oikeus ottaa laissa määritellyt esineet ja aineet talteen tai hävittää ne, mikäli esineen tai aineen arvo on vähäinen. (2 luvun 3 – 4 §, 3 luvun 10 ja 13 § sekä luku 5)

Järjestyslain kuudennessa luvussa säädetään järjestyksenvalvojan asettamisesta mm. seuraavaa:

- poliisi voi paikan (esim. liikenneasema) tai kulkuneuvon haltijan hakemuksesta antaa luvan asettaa järjestyksenvalvoja ylläpitämään poliisin apuna järjestystä ja turvallisuutta
- järjestyksenvalvojen toimialue on rajattava kiinteistön alueelle taikka kulkuneuvoon ja tarvittaessa niiden välittömään läheisyyteen
- ko. järjestyksenvalvontatehtäviin liittyviä toimeksiantoja saa vastaanottaa ja suorittaa ainoastaan vartioimisliike

Tässä mainitulla järjestyksenvalvonnalla tarkoitetaan siis vartioliikkeiden toimintaa. Järjestyksenvalvojan tehtävät ja toimivaltuudet määräytyvät järjestyksenvalvojist annetun lain nojalla (22.4.1999/533). Järjestyksenvalvojan tehtävä on ylläpitää järjestystä ja turvallisuutta sekä estää rikoksia ja onnettomuuksia siinä tilassa tai alueella, jonne hänet on asetettu järjestyksenvalvojaksi. Järjestystä tulee ylläpitää ensisijaisesti neuvoin, kehoituksin ja käskyin. Toimenpiteet on suoritettava aiheuttamatta suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi. Tarvittaessa turvallisuutta vaarantavista seikoista on ilmoitettava poliisille sekä pelastusviranomaisille. (2 – 4 §)

Järjestyksenvalvojan toimivaltuuksiin kuuluvat mm. (Laki järjestyksenvalvojist 7 – 9 §, Järjestyslaki 23 §):

- oikeus poistaa toimialueelta henkilö, joka
 - o päihtyneenä häiritsee järjestystä tai muita henkilöitä
 - o häiritsee järjestystä tai vaarantaa turvallisuutta esiintyen uhkaavasti, meluten tai käyttäytyen väkivaltaisesti

- oikeus ottaa henkilö kiinni, jos kiinni ottaminen on välttämätöntä muille henkilöille tai omaisuudelle aiheutuvan vakavan vaaran torjumiseksi
- kiinnioton yhteydessä tarkastaa ja ottaa pois kielletyt esineet ja aineet
- oikeus käyttää tehtävissä sellaisia tarpeellisia voimakeinoja, joita voidaan pitää puolustettavina

Toimivaltuuksiin **eivät** kuitenkaan kuulu (Järjestyslaki 23 §):

- pääsyn estäminen toimialueelleen
- toimialueelta poistaminen siitä syystä, että henkilö huomautuksesta huolimatta jättää noudattamatta järjestyksen tai turvallisuuden ylläpitämiseksi annetun käskyn
- oikeus pitää henkilöä säilössä
- oikeus tarkastaa henkilön tavarat perustellusta epäilystä sekä ottaa pois kielletyt esineet ja aineet

Järjestyksenvalvontatehtäviin sovelletaan myös yksityisistä turvallisuuspalveluista annettua lakia, jossa säädetään mm. hyvästä vartioimistavasta, toimeksiantosopimuksista, tapahtumailmoitusten ja toimintaohjeiden laatimisesta, voimankäyttövälineistä ja niiden kantamisesta sekä viranomaisten tietojensaanti-oikeudesta.

Hätäkeskuslaissa (18.2.2000/157, 4§) määritellään hätäkeskuksen tehtäväksi vastaanottaa hätäilmoituksia ja muita ihmisten, omaisuuden ja ympäristön turvallisuuteen liittyviä välittömiä toimenpiteitä edellyttäviä ilmoituksia sekä välittää ne edelleen niille yksiköille, joille tehtävä kuuluu. Yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain soveltamisalaan kuuluvia valvontatehtäviä ja hälytysten välitystehtäviä hätäkeskus saa kuitenkin hoitaa vain, jos tärkeä yleinen etu sitä edellyttää tai tehtävään liittyvät kunnan tai valtion omistamien tai hallitsemien kiinteistöjen kiinteistövalvonta- tai rikosilmoitinlaitteisiin tai vastaaviin laitteisiin.

3.3 Rikollisuus suomalaisten kaupunkien joukkoliikenteessä

3.3.1 Häiriköinti ja väkivalta

Kansainvälisen mittapuun mukaan suomalaiset kaupungit ovat melko turvallisia. Riski joutua tuntemattoman hyökkääjän tekemän väkivallanteon kohteeksi asuinympäristössä tai joukkoliikenteessä on suhteellisen pieni. Suomalaisten kokema turvattomuuden tunne on kuitenkin voimakas, eikä siten suorassa suhteessa todellisiin riskeihin. (Forsblom 2002)

Julkisessa liikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien ja vahingontekojen analysointia vaikeuttaa se, että merkittävä osa etenkin lievemmistä tapauksista jätetään ilmoittamatta henkilökunnalle tai poliisille. Kaikkia tapauksia ei näin ollen pystytä tilastoimaan, mutta ne vaikuttavat ihmisten mielikuviin joukkoliikenteen turvallisuudesta. Syitä ilmoittamatta jättämiseen ovat mm. epävarmuus tekijän

kiinnijäämisestä ja siitä, suhtaudutaanko ilmoitukseen vakavasti, ilmoituksen vastaanottajan vaikea tavoitettavuus sekä haluttomuus viivästyttää matkaa. (Forsblom 2002)

Joukkoliikenteessä tapahtuneita rikoksia rekisteröidään eri tahojen järjestelmiin. Poliisin rikosilmoitusjärjestelmään kirjataan tapahtuneet rikokset sekä tapahtumat, joiden epäillään olevan rikoksia. Poliisiportioille jaettavat hälytystehtävät kirjataan puolestaan poliisin hälytystehtävärekisteriin tehtävänimikkeen, tapahtumapaikan ja -ajan mukaisesti. (Hyyryläinen & Kandolin 2003).

Joissakin suomalaisissa kaupungeissa joukkoliikenteen liikennöitsijät tilastoivat henkilökunnalle sattuneet vakavimmat väkivaltatapaukset. Viime vuosina Turun joukkoliikenteessä on koettu useita väkivaltatilanteita, joissa kuljettaja on joutunut ryöstön ja/tai väkivallan uhriksi. Tampereella, Lahdessa ja Kuopiossa joitakin vakavampia häiriötapauksia tilastoidaan vuosittain liikennöitsijöiden toimesta. Tilastoista eivät kuitenkaan käy ilmi lievemmat tapaukset, häiriköinti ja näiden aiheuttama turvattomuuden tunne.

Valitettavasti nykytilanteessa Suomen joukkoliikenteen rikollisuudesta ei suoriteta yksilöivää tilastointia, joten varsinainen tilastollinen tarkastelu ei ole tässä yhteydessä mahdollista.

3.3.2 *Omaisuusvahingot*

Graffitit ovat viime vuosina olleet kasvava ongelma Suomalaisten kaupunkien joukkoliikenteessä. Merkittävimmät tapaukset ovat sattuneet pääkaupunkiseudulla ja Turussa, joissa on myös langetettu runsaasti tuomioita töhrijoille. Viimeaikaisia tapauksia ovat olleet mm.:

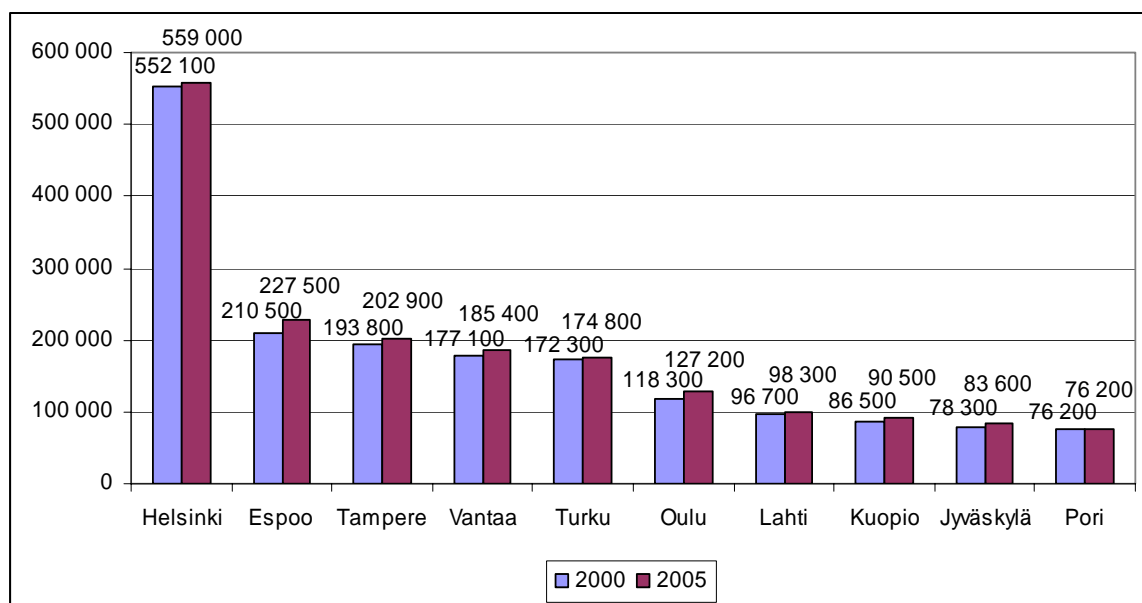
- Kolme nuorta miestä tuomittiin Turussa ehdolliseen vankeuteen ja yhteensä 24 000 € vahingonkorvauksiin lukuisien graffitien maalamisesta mm. joukkoliikenneinfrastruktuuriin ja -välineisiin (Turun sanomat 21.3.2006).
- Turkulainen seitsenhenkkinen graffitiporukka määrättiin yhteensä 90 000 euron vahingonkorvauksiin päätekijän saadessa lisäksi 14 kk ehdollista vankeutta (Aamulehti 16.3.2006).
- 24-vuotias vantaalaismies tuomittiin mm. laitekoppien ja tavaravainujen töhrimisestä 3 kk ehdolliseen vankeuteen ja 22 000 € korvauksiin (Helsingin sanomat 6.3.2006)
- Junagraffitit, joiden teosta epäiltiin graffitikirjailijaa, aiheuttivat yli 100 000 €n vahingot Riihimäellä (Aamulehti 2.12.2005).
- Neljä nuorta miestä tuomittiin ehdottomiin vankeusrangaistuksiin ja kymmenien tuhansien vahingonkorvauksiin poikkeuksellisen laajassa töhrintäjutussa Helsingissä (Helsingin sanomat 21.9.2005).

4 JOUKKOLIIKENNE KOHDEKAUPUNGEISSA

4.1 Lähtökohta

Tutkimuksen kohdekaupungit ovat Tampere, Turku, Oulu, Lahti, Kuopio, Jyväskylä ja Pori. Pääkaupunkiseutua, eli Helsinkiä, Espoota ja Vantaata, tarkasteltiin vastaavassa joukkoliikenteen sosiaalista turvallisuutta käsitelleessä tutkimuksessa vuonna 2005. Yhdessä tutkimusaineistot kattavat 10 Suomen suurinta kaupunkia.

Pääkaupunkiseudun kaupungeissa on asukkaita yhteensä lähes miljoona. Seuraavaksi suurimpia kaupunkia väkiluvulla mitattuna ovat Tampere, Turku ja Oulu, jotka ylittävät 100 000 asukkaan rajan (kuva 1). Poria lukuun ottamatta kaikkien kaupunkien väkiluku on viiden vuoden aikana kasvanut. Eniten väkiluku on kasvanut Espoossa ja Oulussa (7 – 8 %).



Kuva 1 Suomen 10 suurinta kaupunkia väkiluvulla mitattuna.

4.2 Tampere

Tampereen seudulla asuu yhteensä yli 300 000 ihmistä, ja seutu on yksi Suomen nopeimmin kasvavia alueita; erityisesti ympäristökunnissa kasvu on ollut voimakasta. Tampereen seudulle on laadittu joukkoliikennesuunnitelma syksyllä 2005. Lisäksi joukkoliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen liittyen on laadittu useita selvityksiä ja suunnitelmia. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennetarjonta hoidetaan bussiliikenteellä ja sitä täydennetään tarvittaessa kutsuohjatuilla taksi- ja palveluliikenteellä. (Kangasala et al. 2005)

Tampereen kaupunkialueella joukkoliikenteen lupaviranomaisena toimii kaupunki ja seudullisessa liikenteessä lääninhallitus. Tampereen kaupungin sisäisestä liikennöinnistä vastaa Tampereen kaupungin liikennelaitos TKL; seutuliikenteestä vastaavat yksityiset liikennöitsijät.

TKL:n kaupunkiliikenteen linjasto koostuu 28 linjasta, joita täydentää viisi ruuhka-ajan linjaa. Arki-iltoina viimeiset vuorot lähiöihin lähtevät hieman puolen yön jälkeen; viikonloppuina hiljaisen ajan liikennettä on useilla linjoilla lähes läpi yön noin tunnin välein. Linjastolla ajettiin vuonna 2005 9,3 miljoonaa linjakilometriä kokonaismatkamäärän ollessa 24,1 miljoonaa. Kehityssuunta sekä linjakilometrien että matkamäärän osalta on ollut viime vuosina laskeva.

Tampereella on käytössä matkustajainformaatiojärjestelmä PARAS sekä erilaisia internet- ja mobiilipohjaisia järjestelmiä. Joukkoliikenteen turvatoimista ja -järjestelmistä käytössä on radiojärjestelmä kaikissa TKL:n busseissa sekä valvontakameroita ydinkeskustassa ja keskustorin bussilaitureilla. Vartiointipalvelujen käytöstä on keskusteltu, mutta niitä ei ole otettu käyttöön.

4.3 Turku

Turussa oli vuonna 2005 n. 174 800 asukasta. Paikallisliikenteen tilaajana toimii Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto, ja liikennöinnistä vastaa 11 eri liikennöitsijää. (Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto 2005)

Turun paikallisliikenteen linjasto muodostuu 38 linjasta, joiden lisäksi liikennöidään 6 yölinjaa, 11 koululaislinjaa, 8 työmatkalinjaa ja kolmea palvelulinjaa. Arki-iltoina viimeiset vuorot lähiöihin ajetaan hieman ennen puolta yötä. Viikonloppuiltoina viimeiset yöliikennelinjojen vuorot lähtevät klo 2:30. Vuonna 2004 paikallisliikenteen linjakilometrejä ajettiin n. 10,5 miljoonaa ja kokonaismatkustajamäärä oli 20,0 miljoonaa. Kehityssuunta on laskeva.

Vuoden 2005 aikana Turussa toteutettiin joukkoliikenteen matkustajainformaation nettipalvelu sekä ns. virtuaalimonitorit aikataulupohjaisina. Reaaliaikainen matkustajainformaatiojärjestelmä otetaan käyttöön alkuvuonna 2007. Joukkoliikenteen turvatoimista ja -järjestelmistä käytössä on radiojärjestelmä osassa autoista, valvontakameroita muutamissa busseissa sekä rahastusjärjestelmään kytketty hätänäppäinyhdistelmä kaikissa paikallisliikenteen busseissa.

4.4 Oulu

Oulussa asuu 129 000 asukasta (1.1.2006); viime vuosina asukasmäärä on kasvanut selkeästi. Paikallisliikenteen tilaajana toimii Oulun kaupunki, ja liikennöinnistä vastaa 4 yksityistä liikennöitsijää, joista Koiviston Auto -yhtymä on merkittävin.

Oulun paikallisliikenteessä ajetaan n. 30 linjaa. Arki-iltoina viimeiset vuorot ajetaan n. klo 22 ja viikonloppuiltoina n. klo 00 – 02. Vuosittain Oulussa ajetaan lähes 8 miljoonaa linjakilometriä; joukkoliikennematkojen määrä on noin 8 miljoonaa matkaa vuodessa. (LVM 2005b)

Oulussa on otettu käyttöön joukkoliikenteen reaaliaikainen informaatiojärjestelmä vuonna 2006. Keskusta-alueilla on käytössä kameravalvontaa ja vartiointipalveluita kesäisin. Hätänäppäinyhdistelmä-tyyppinen ratkaisu on Oulun paikallisliikenteessä parhaillaan koekäytössä (11/2006).

4.5 Lahti

Lahdessa asuu hieman alle 100 000 asukasta. Paikallisliikenteen tilaajana toimii Lahden kaupunki. Liikennöinnistä vastaa pääosin Koiviston Auto Oy / Lahden liikenne sekä pieneltä osin muut yksityiset liikennöitsijät.

Lahden paikallisliikenteen linjaston muodostaa 19 heilurilinjasta ja 4 säteislinjasta. Linjaston myöhäisliikennettä ajetaan arki-iltaisoin klo 22 – 00 saakka ja viikonloppuiltaisoin yli puolenyön kuudella eri linjalla. Lahden paikallisliikenteessä ajettiin vuonna 2005 3,9 miljoonaa linjakilometriä. Vuosittainen joukkoliikennematkojen määrä oli 5,4 miljoonaa. Etenkin matkojen kokonaismäärän kehityssuunta on laskeva. Lahden linjasto on itsekkannattava (ei ostoliikennettä).

Matkustajainformaatiojärjestelmään kuuluu neljä aikataulun mukaista pysäkinäyttöä ja näyttö rautatieasemalla. Hätäviestintä hoidetaan gsm-puhelimien sekä rahastusjärjestelmään integroidun hätänäppäinyhdistelmän välityksellä. Ydinkeskustassa toteutetaan yleisvalvontaa kameroin.

4.6 Kuopio

Vuonna 2005 Kuopiossa asui hieman yli 90 000 asukasta. Kuopiossa on laadittu paikallisliikennesuunnitelma vuosille 2005 – 2009. Paikallisliikenteen suunnitteluun vaikuttaa Kuopion tiivis ja sormimainen kaupunkirakenne, jota ympäröivät vaihtelevat maastonmuodot (Kuopion kaupunki, Kuopion Liikenne Oy). Paikallisliikenteen lupaviranomaisena toimii Kuopion kaupunki ja liikennöitsijänä Koiviston Auto -yhtymään kuuluva Kuopion Liikenne Oy.

Paikallisliikenteen linjasto muodostuu 11 säännöllisestä heilurilinjasta ja kolmesta säteittäislinjasta. Lisäksi tarjontaa täydennetään kaikille avoimella palveluliikenteellä. Myöhäisliikennettä ajetaan Kuopiossa 5 – 7 linjalla arkisin noin puoleen yöhön ja viikonloppuisin klo 00 – 2:30 saakka. Vuonna 2005 paikallisliikenteen linjakilometrejä ajettiin yhteensä lähes 4,1 miljoonaa. Kokonaismatkamäärä oli puolestaan n. 4,4 miljoonaa. Kummankin kehityssuunta on laskeva.

Kuopio on mukana Wilima-matkainformaatiojärjestelmässä. Ydinkeskustaa ja pääterminaalia valvontaan kameroin, ja rahastusjärjestelmään kytketty hätäkutsu on käytössä kaikissa autoissa.

4.7 Jyväskylä

Jyväskylän kaupunki sekä Jyväskylän maalaiskunta ja Muuramen kunta yhdessä muodostavat Jyväskylän paikallisliikenteen suunnittelualueen. Alueella asuu yhteensä yli 120 000 henkilöä. Joukkoliikenteen tilaajan toimii Jyväskylän sisäisessä liikenteessä kaupunki ja ulkopuolella Länsi-Suomen Lääninhallitus. Liikennöinnistä vastaa Koiviston Auto -yhtymän omistama Jyväskylän Liikenne Oy.

Jyväskylän paikallisliikenteen linjasto koostuu yhteensä 30 linjasta, joista 17 on heiluri-, 10 säde-, ja 3 rengaslinjoja. Myöhäisliikennettä ajetaan runkolinjoilla arkisin puoleenyöhön ja viikonloppuisin klo 02 saakka. Vuonna 2005 Jyväsky-

län paikallisliikenteessä ajettiin 5,3 miljoonaa linjakilometriä ja tehtiin n. 5,8 miljoonaa matkaa. Kehityssuunta on laskeva.

Matkustajainformaatiojärjestelmä on Jyväskylässä syksyllä 2006 käyttöönotto-vaiheessa. Kaikissa paikallisliikenteen busseissa on radiojärjestelmä, mutta kameravalvontaa tai hätänapiratkaisua ei ole käytössä.

4.8 Pori

Vuonna 2004 Porissa oli noin 76 000 asukasta. Joukkoliikenteen tilaajana toimii Porin kaupunki, ja liikennöinnistä vastaavat Porin Linjat Oy (n. 95 % liikennöinnistä) ja neljä muuta yksityistä liikennöitsijää..

Porin nykyinen paikallisliikenne koostuu 11 keskustalinjasta, seitsemästä Meri-Porin linjasta, 15 maaseutulinjasta ja yhdestä palvelulinjasta. Keskeisillä linjoilla ajetaan myöhäisliikennettä arkisin klo 22 – 23 ja viikonloppuisin klo 02 saakka. Vuonna 2005 paikallisliikenteen ajosuorite oli yhteensä noin 2,5 miljoonaa kilometriä ja kokonaismatkustajamäärä 1,9 miljoonaa.

Matkustajainformaatiota tarjoaa avack-info linja-autoasemalla ja paikallisliikenteen terminaalissa torilla. Kaikissa Porin Linjat Oy:n busseissa on radiojärjestelmä, ja linja-autoaseman aluetta valvotaan kameroin.

5 SOSIAALINEN TURVALLISUUS SUOMEN SUURTEN JA KESKISUURTEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ

5.1 Empiirisen tutkimuksen suoritus

Empiirinen tutkimus suoritettiin kolmessa osiossa kevään 2006 aikana. Ensimmäinen osio käsitti matkustajakyselyt, jotka jaettiin joukkoliikennevälineissä kyselystä kiinnostuneille. Koska matkojen pituudet ovat kohdekaupungeissa suhteellisen lyhyitä, jaettiin vastaajille kyselyn lisäksi myös palautuskuoret. Kussakin kohdekaupungissa matkustajakyselyitä jaettiin 300 kpl.

Empiirisen tutkimuksen toinen osio toteutettiin jakamalla kussakin kohdekaupungissa valitulle alueelle 500 kpl kyselylomakkeita. Kotitalouskyselyllä haluttiin tavoittaa myös ei-käyttäjiä ja selvittää heidän näkemyksiään turvattuudesta joukkoliikenteessä. Pääsääntöisesti kohdekaupunginosan valinnan perusteena olivatkin hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ja palvelutasoa vastaamaton (vähäinen) joukkoliikenteen käyttö. Kohdekaupunginosat olivat:

- Tampere: Kaukajärven ja Annalan alue
- Turku: Varissuon ja Lauste-Vaalan alue
- Oulu: Värtön ja Peltolan alue
- Lahti: Mukkulan alue
- Kuopio: Särkilahden alue
- Jyväskylä: Kuokkalan alue
- Pori: Vähärauman alue

Kolmas osio kohdistettiin joukkoliikennevälineiden henkilökunnalle. Henkilökuntakyselyistä osa jaettiin työpaikoilla taukotiloissa tai postilokeroihin ja osa lähetettiin suoraan vastaajien kotiosoitteisiin.

Seuraavassa taulukossa on esitetty empiirisen tutkimuksen vastausmäärät ja -prosentit.

Taulukko 1. Empiirisen tutkimuksen vastausmäärät ja -prosentit.

Kohdekaupunki	Matkustaja- / kotitalouskysely		Henkilökuntakysely	
	kpl	%	kpl	%
Tampere	263	32,9	83	20,8
Turku	233	29,1	73	25,6
Oulu	261	32,6	103	32,2
Lahti	238	29,8	31	20,7
Kuopio	252	31,5	30	15,0
Jyväskylä	238	29,8	59	37,6
Pori	171	21,4	29	36,3
yht./ka	1 656	29,6	408	25,6

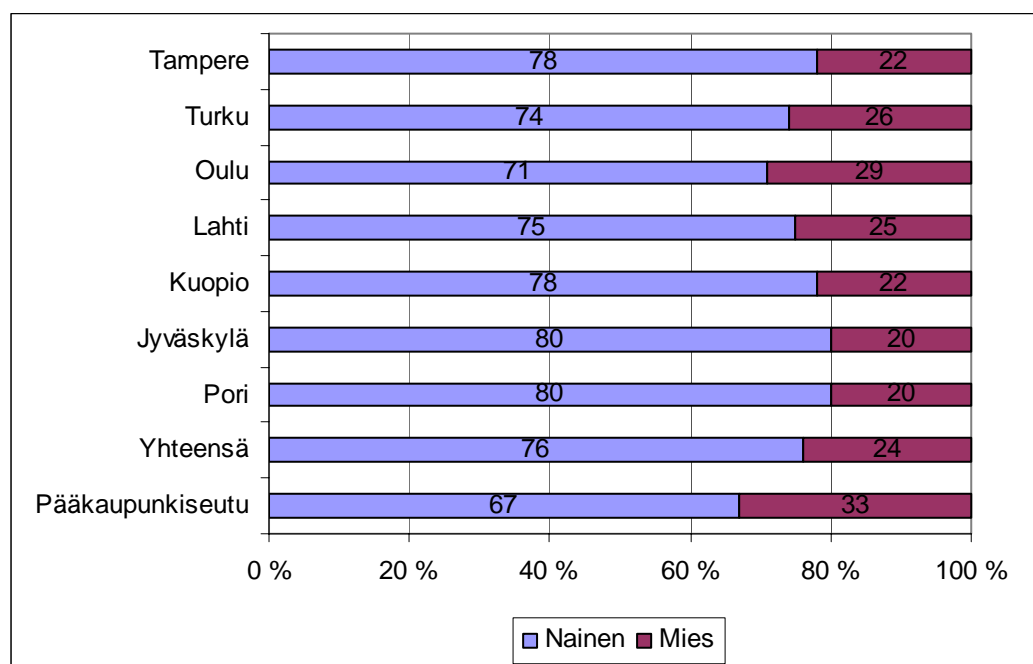
Esimerkit kyselytutkimuksessa käytetyistä lomakkeista ovat raportin liitteinä 1 ja 2.

Tuloksissa on tarkasteltu seitsemää tutkimuksen kohdekaupunkia. Kuvaajissa on lisäksi vertailukohtana esitetty vastaava tulos pääkaupunkiseudun bussiliikenteessä vuonna 2005.

5.2 Joukkoliikennematkustajat ja kotitaloudet

5.2.1 Vastaajien taustatiedot

Kyselyyn vastanneista noin 76 % oli naisia ja 24 % miehiä (kuva 2). Eniten miesvastaajia oli pääkaupunkiseudulla ja Oulussa, vähiten Jyväskylässä ja Porissa.



Kuva 2 Vastaajien sukupuolijakauma; matkustajat ja kotitaloudet.

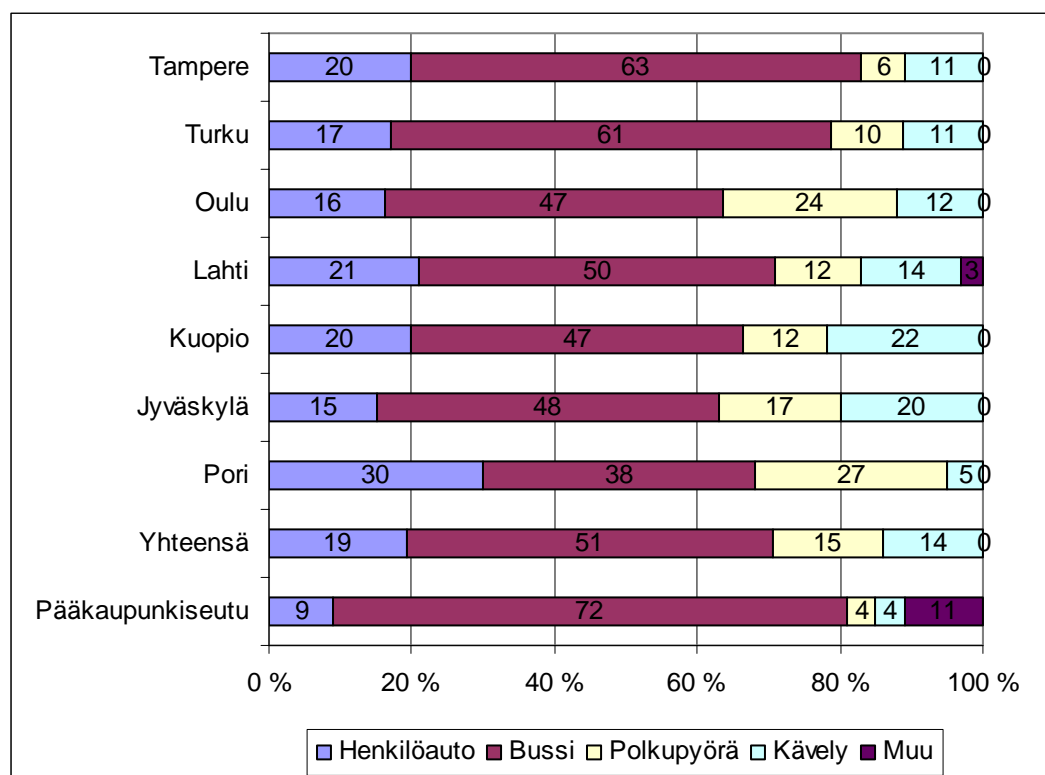
Vastaajista noin neljännes oli eläkeläisiä, viidennes ammattityöntekijöitä, viidennes toimihenkilöitä ja viidennes opiskelijoita. Loppuosuus vastaajista koostui työttömistä, yrittäjistä, johtavassa asemassa olevista, kotiäideistä ja -isistä ja koululaisista.

Vastaajien ikäjakauma noudattaa normaalijakaumaa ja vaihtelee 15 ja 84 ikävuoden välillä. Vastaajien keski-ikä oli 45 vuotta.

5.2.2 Liikkumisen taustatiedot

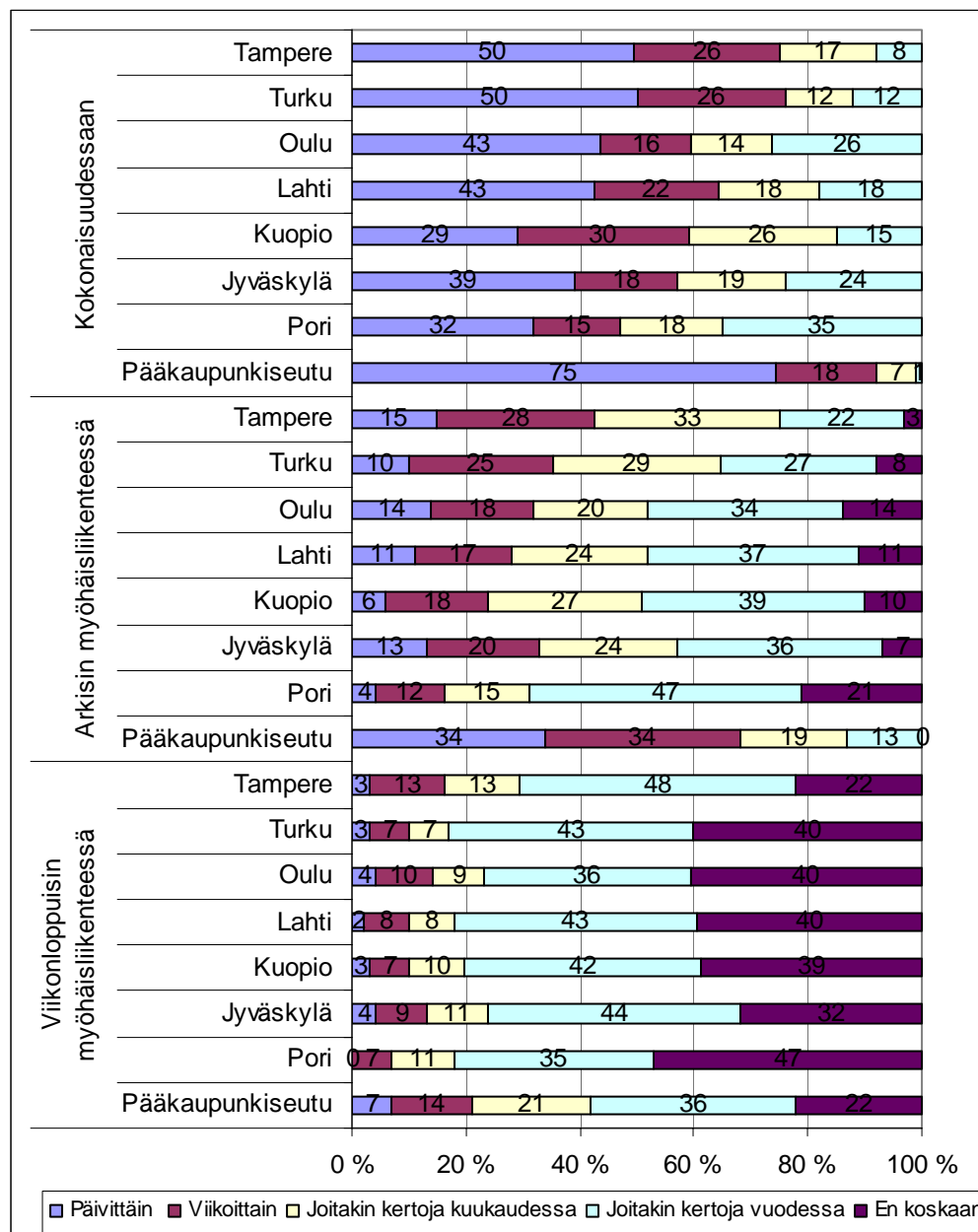
Kaikista vastaajista 51 % käyttää bussia pääasiallisena päivittäisenä kulkuvälineenään. Selkeästi yleisintä bussin käyttö on Tampereella ja Turussa (kuva 3) eli vertailun suurimmissa kaupungeissa. Vähäisintä bussin käyttö päivittäisillä matkoilla on Porissa, jossa kevyen liikenteen osuus on varsin merkittävä.

Yli neljännes kaikista vastaajista käyttää päivittäisillä matkoilla lähinnä kevyttä liikennettä ja vajaa viidennes henkilöautoa. Poria lukuun ottamatta henkilöauton käyttö ensisijaisena kulkuvälineenä on tasaisesti 15 – 20 % kaupungista riippuen. Kevyen liikenteen osuus vaikuttaa olevan pienemmissä kaupungeissa isompia suurempia.



Kuva 3 Vastaajien pääasiallinen päivittäinen kulkuväline; matkustajat ja kotitaloudet.

Tampereella ja Turussa 50 % vastaajista kertoo käyttävänsä bussia päivittäin tai lähes päivittäin. Muissa kaupungeissa vastaava luku oli n. 30 – 40 %. Sekä arjen että viikonlopun myöhäisbussiliikenteen käyttö on yleisintä Tampereella, Jyväskylässä ja Oulussa. Porissa lähes puolet vastaajista ei käytä viikonloppujen myöhäisliikennettä lainkaan. Myös Turussa, Oulussa, Lahdessa ja Kuopiossa 40 % vastaajista kertoo, ettei käytä koskaan myöhäisliikennettä viikonloppuisin.



Kuva 4 Bussin käyttöuseus kohdekaupungeissa; matkustajat ja kotitaloudet.

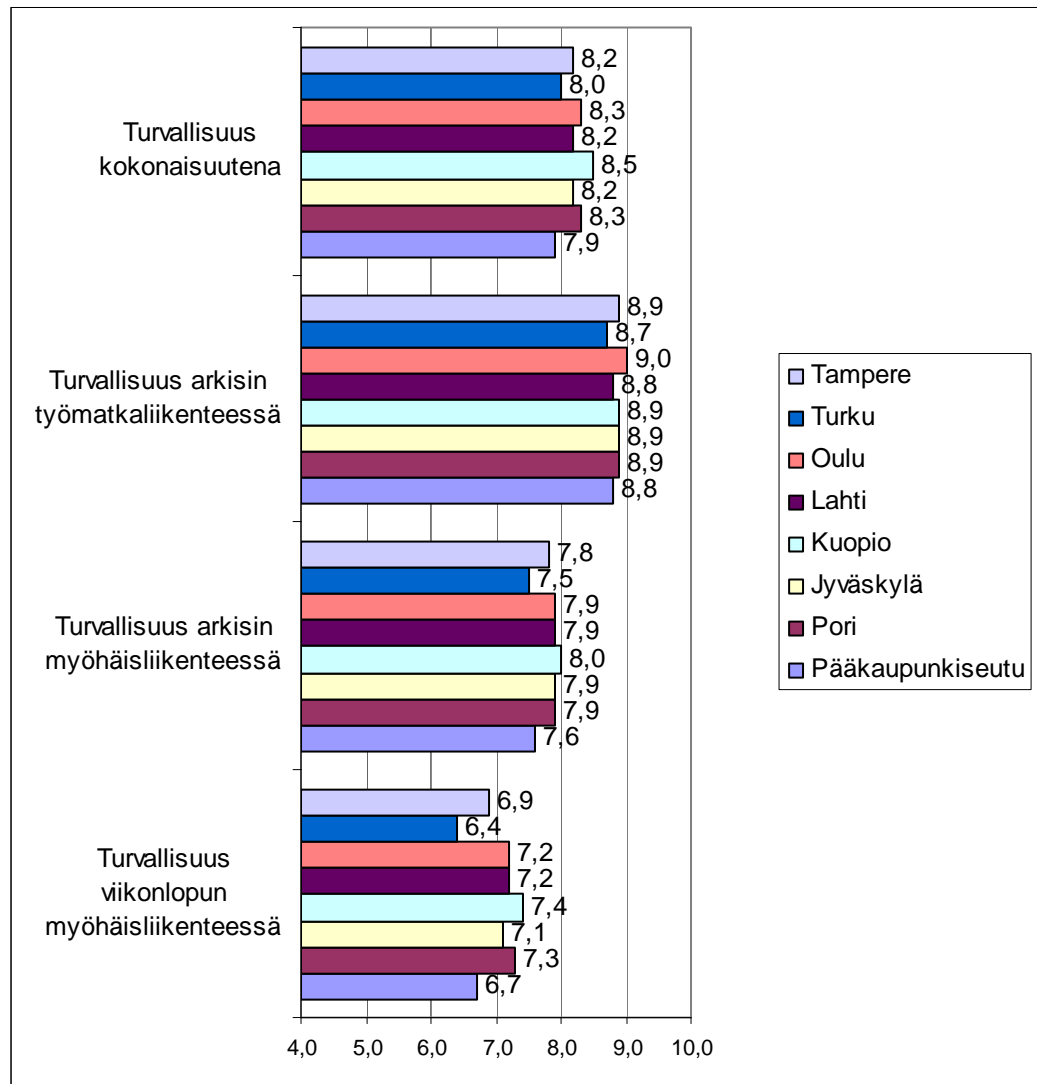
Valtaosa matkustaja- ja kotitalouskyselyyn vastanneista asuu bussilinjojen varrella. Kaikista vastaajista 61 % asuu korkeintaan 200 m etäisyydellä lähimmästä bussipysäkestä ja 30 % 200 – 400 m etäisyydellä. Vain 9 % vastaajista asuu yli 400 m etäisyydellä lähimmästä pysäkestä. Lyhimpiä etäisyydet ovat Kuopiossa

ja Lahdessa, pisimpiä puolestaan Porissa, joka johtuu Porin pientalovaltaisesta kaupunkirakenteesta.

Lähes kaikki vastaajat kulkevat kotoa bussipysäkille jalkaisin. Kaupungista riippuen 0 – 2 % vastaajista pyöräilee pysäkille, ainoastaan Porissa pysäkille pyöräilevien osuus oli 6 %.

5.2.3 Joukkoliikenteen turvallisuus kouluarvosanoin

Kyselyyn vastanneita pyydettiin arvioimaan kotikaupunkinsa joukkoliikenteen turvallisuutta kouluarvosanoin. Seuraavassa kuvassa on esitetty annettujen arvosanojen keskiarvot kohdekaupungeittain eriteltynä. Tarkasteltaessa kaupunkikohtaisia tuloksia, tulee Turun osalta ottaa huomioon, että hieman ennen tutkimuksen toteuttamista Turun joukkoliikenteessä oli sarja laajasti huomiota herättäneitä kuljettajiin kohdistuneita väkivaltatapauksia. Tämä näkyy myös turkulaisten arvioissa joukkoliikenteen turvattomuudesta.



Kuva 5 Joukkoliikenteen turvallisuus kouluarvosanoin; matkustajat ja kotitaloudet.

Kokonaisturvallisuudesta parhaat arvot saavat kohdekaupungeista Kuopio, Oulu ja Pori. Heikoimmaksi joukkoliikenteen turvallisuus on arvioitu Turussa.

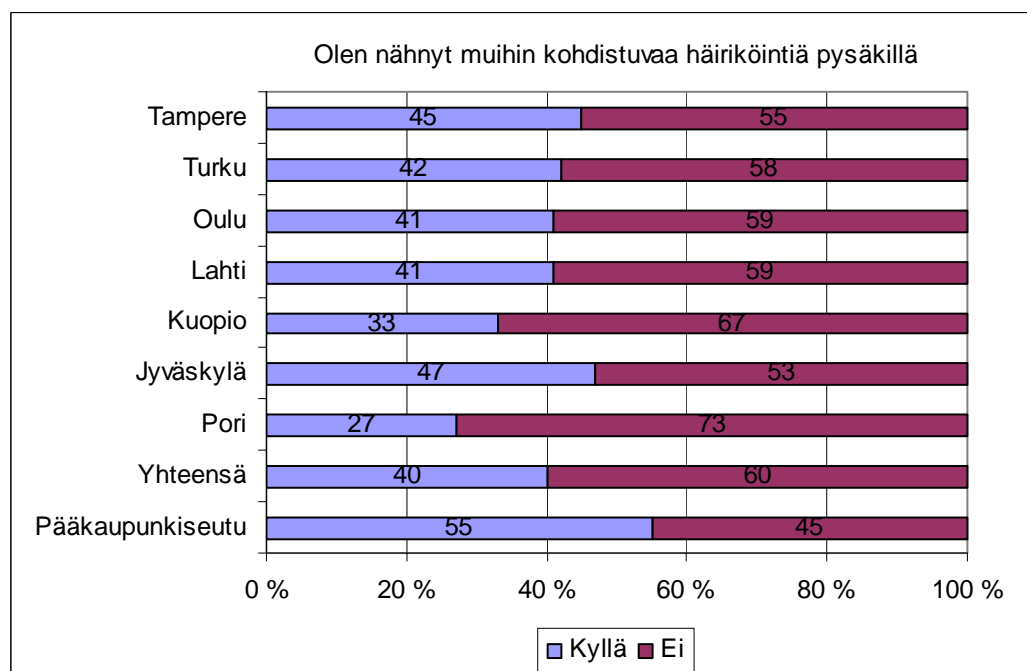
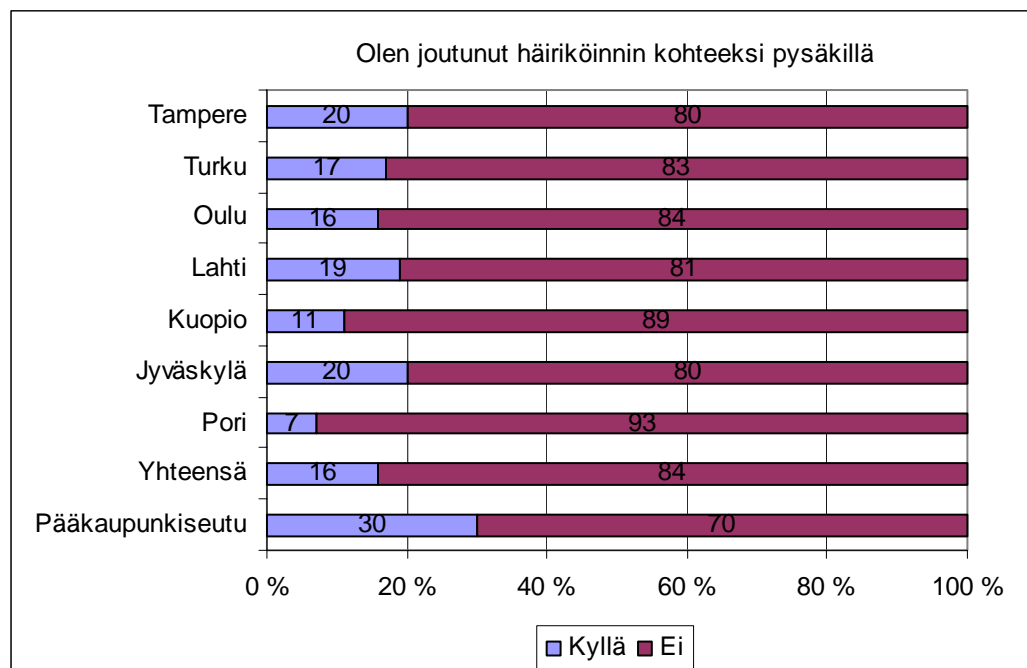
Arjen työmatkaliikenteessä kaikki kohdekaupungit saavat tasaisen hyvät arviot turvallisuudesta. Arvosanat vaihtelevat välillä 8,7 – 9,0 eli arjen työmatkaliikenteessä sosiaalinen turvallisuus on erittäin hyvällä tasolla. Myös arjen myöhäisliikenteessä turvallisuus koetaan melko hyväksi – arvot vaihtelevat välillä 7,5 – 8 kaupungista riippuen. Turvallisimmaksi joukkoliikenne koetaan Kuopiossa, turvattomimmaksi Turussa.

Viikonlopun myöhäisliikenteessä turvallisuus koetaan jo ongelmaksi. Selkeästi heikoimman arvosanan saa Turku, jonka viikonlopun myöhäisliikenteen turvallisuus koetaan vain tyydyttäväksi. Turun saama arvosana 6,4 alittaa jopa pääkaupunkiseudun vertailuarvosanan. Tilastojen ja tässäkin työssä kartoitettujen omakohtaisten kokemusten perusteella matkustajien todellinen riski joutua häiriköinnin tai väkivallan kohteeksi Turun joukkoliikenteessä ei anna suoraa selitystä näin jyrkälle arviolle, mutta mielikuva turvattomuudesta on varsin korkea johtuen em. kuljettajiin kohdistuneista väkivaltateoista. Myös Tampereella viikonloppujen myöhäisliikenteen turvallisuudelle annettu arvosana jää alle seitsemän. Parhaaksi turvallisuus koetaan Kuopiossa ja Porissa.

5.2.4 Omakohtaiset kokemukset häiriköinnistä ja väkivallasta

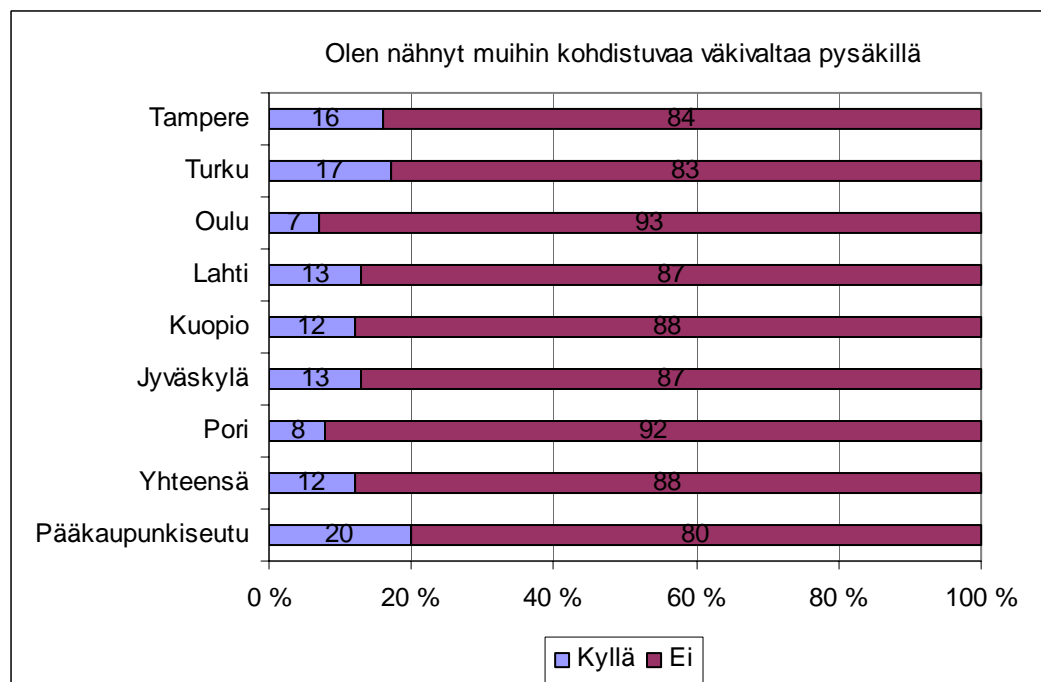
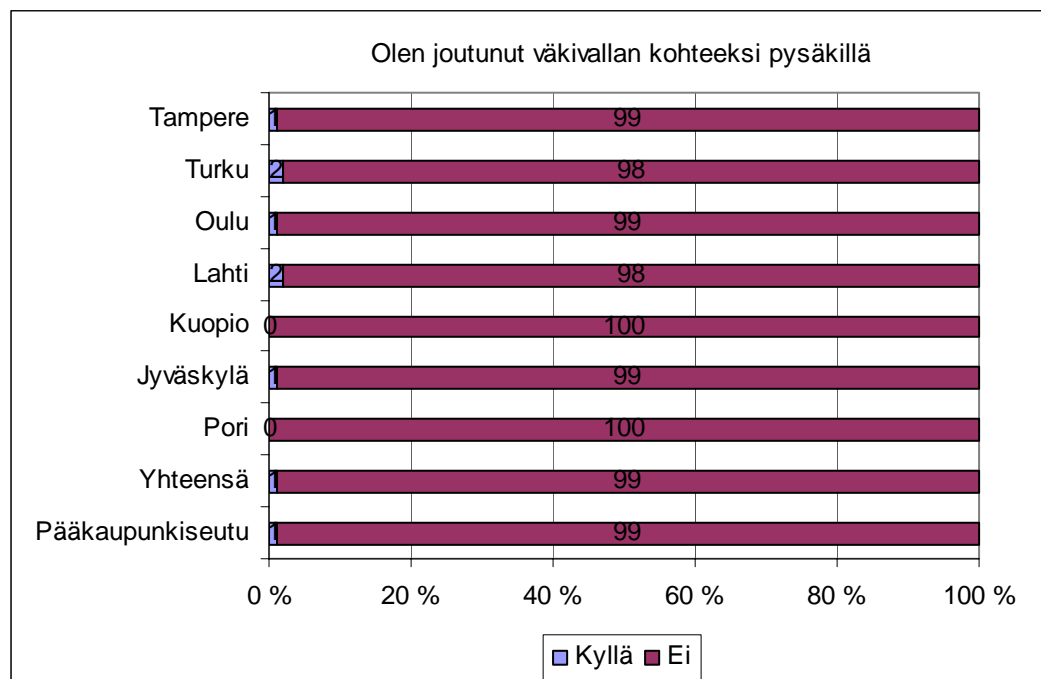
Häiriköinti ja väkivalta joukkoliikenteen pysäkeillä

Kaikista vastaajista 16 % on joutunut häiriköinnin kohteeksi ja 40 % nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä bussipysäkillä (kuva 6). Eniten häiriköintiä pysäkeillä on sekä koettu että nähty Jyväskylässä ja Tampereella. Vähäisintä pysäkeillä häiriköinti on Porissa ja Kuopiossa. Kaikissa kohdekaupungeissa häiriköinti on vähäisempää kuin pääkaupunkiseudulla.



Kuva 6 Omakohtaiset kokemukset häiriköinnistä bussipysäkeillä; matkustajat ja kotitaloudet.

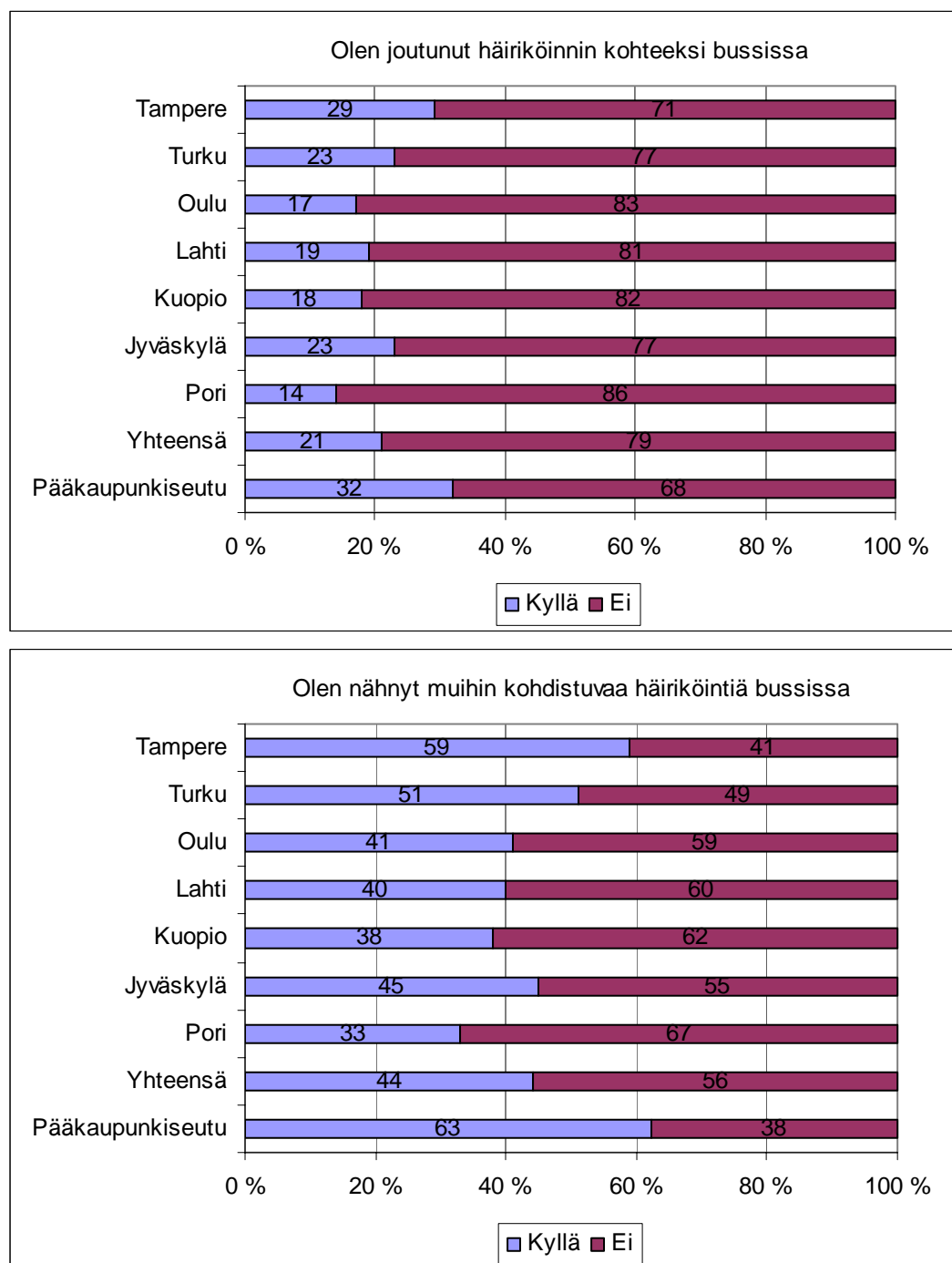
Väkivallan kohteeksi pysäkeillä on joutunut 1 % vastaajista ja muihin kohdistuvaa väkivaltaa on pysäkeillä nähnyt 12 %. Eniten väkivaltaa ovat nähneet tamperelaiset ja turkulaiset vastaajat. Väkiältä pysäkeillä on kohdekaupungeissa vähäisempää kuin pääkaupunkiseudulla (kuva 7).



Kuva 7 Omakohtaiset kokemukset väkivallasta bussipysäkeillä; matkustajat ja kotitaloudet.

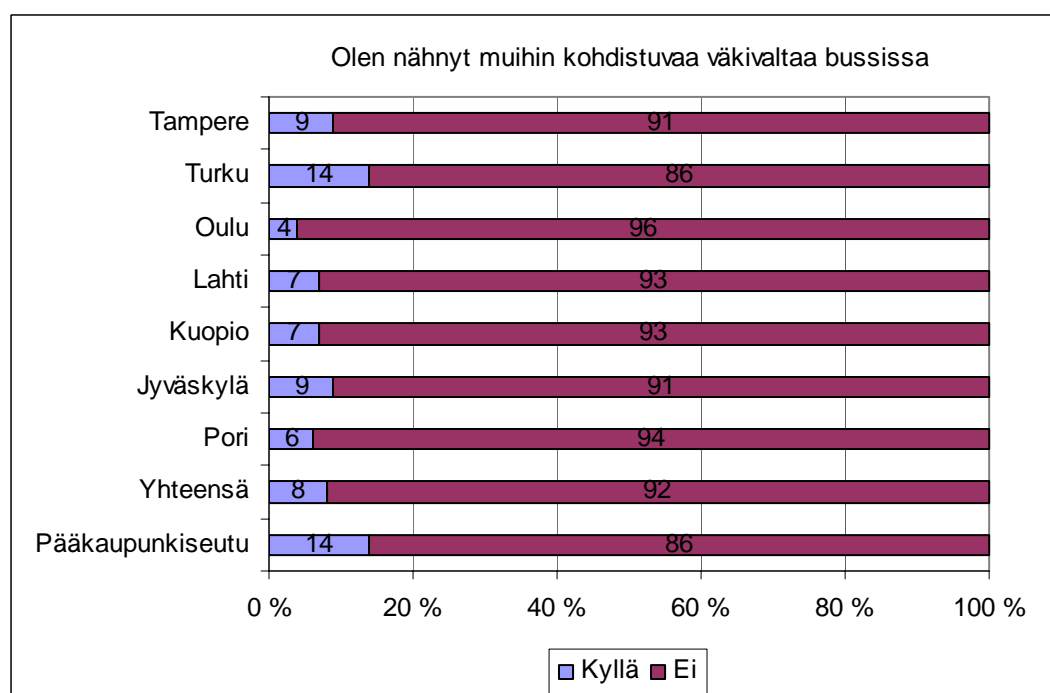
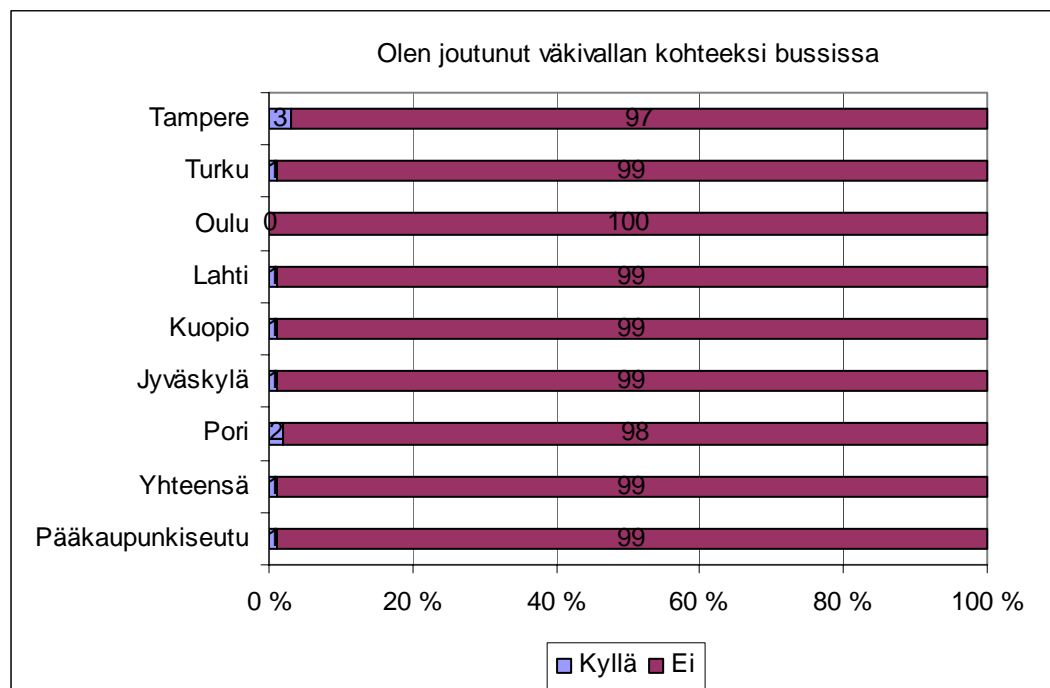
Häiriköinti ja väkivalta joukkoliikennevälineissä

Vastaajista 21 % on joutunut häiriköinnin kohteeksi bussissa ja 44 % on nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä. Eniten häiriköintiä on koettu Tampereella, jossa se on lähes yhtä yleistä kuin pääkaupunkiseudulla. Vähiten häiriköintiä koetaan Porissa (kuva 8).



Kuva 8 Omakohtaiset kokemukset häiriköinnistä busseissa; matkustajat ja kotitaloudet.

Väkivallan kohteeksi vastaajista on bussissa joutunut 1 % ja muihin kohdistuvaa väkivaltaa on nähnyt 8 %. Eniten omakohtaisia kokemuksia väkivallan kohteeksi joutumisesta on Tampereella; muihin kohdistuvaa väkivaltaa nähdään eniten Turussa. Vähiten kokemuksia väkivallasta on oululaisilla vastaajilla (kuva 9).

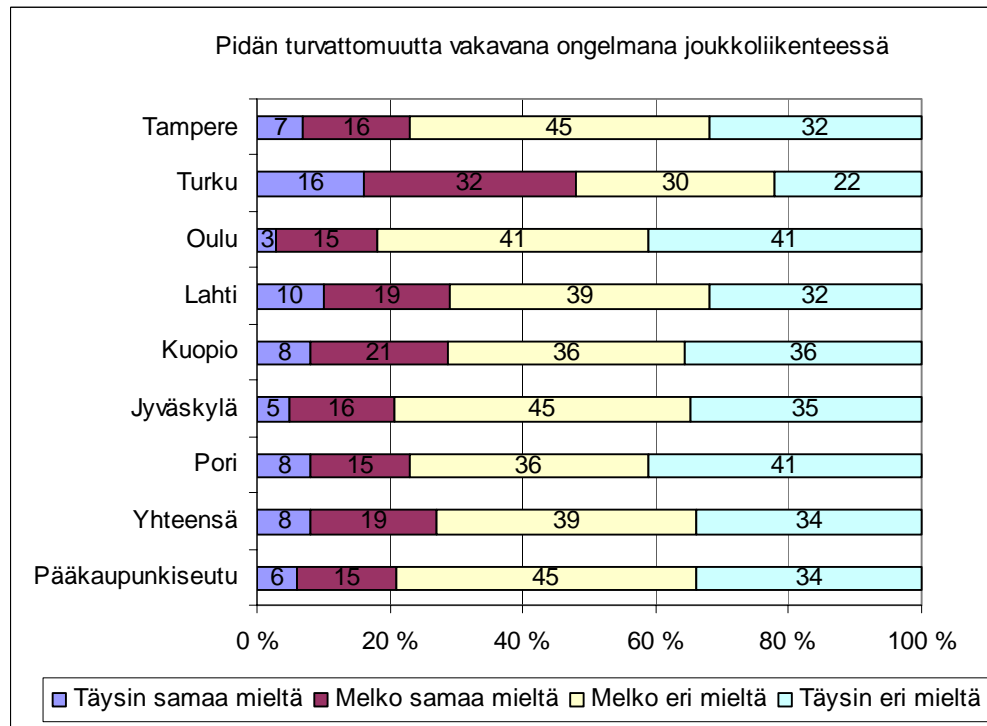
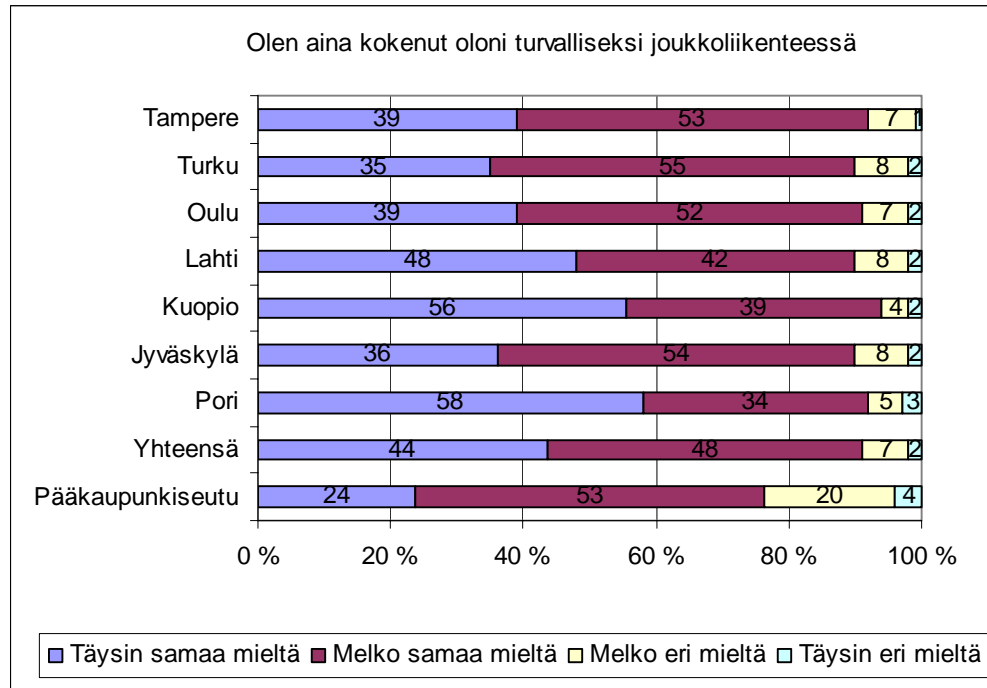


Kuva 9 Omakohtaiset kokemukset väkivallasta busseissa; matkustajat ja kotitaloudet.

5.2.5

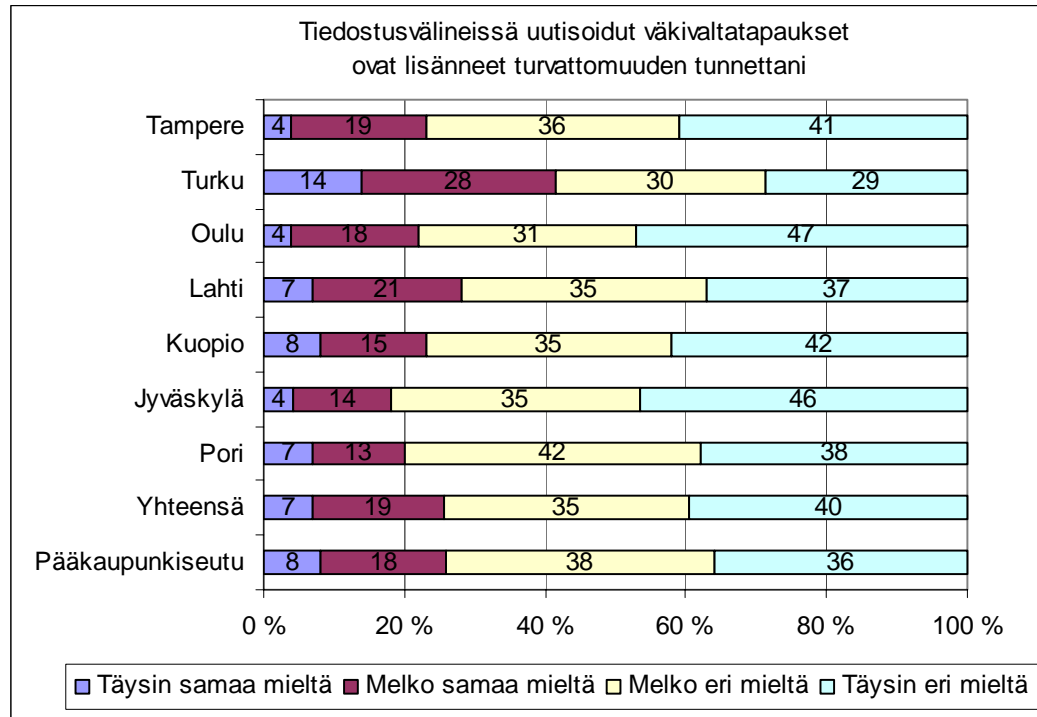
Turvattomuuden tunne joukkoliikenteessä

Vastaajista 92 % on melko tai täysin samaa mieltä väittämästä ”Olen aina tuntenut oloni turvalliseksi joukkoliikenteessä.” Vain 9 % on väittämästä melko tai täysin eri mieltä. Toisaalta 27 % vastaajista on melko tai täysin samaa mieltä väittämästä ”Pidän turvattomuutta vakavana ongelmana joukkoliikenteessä” (kuva 10).



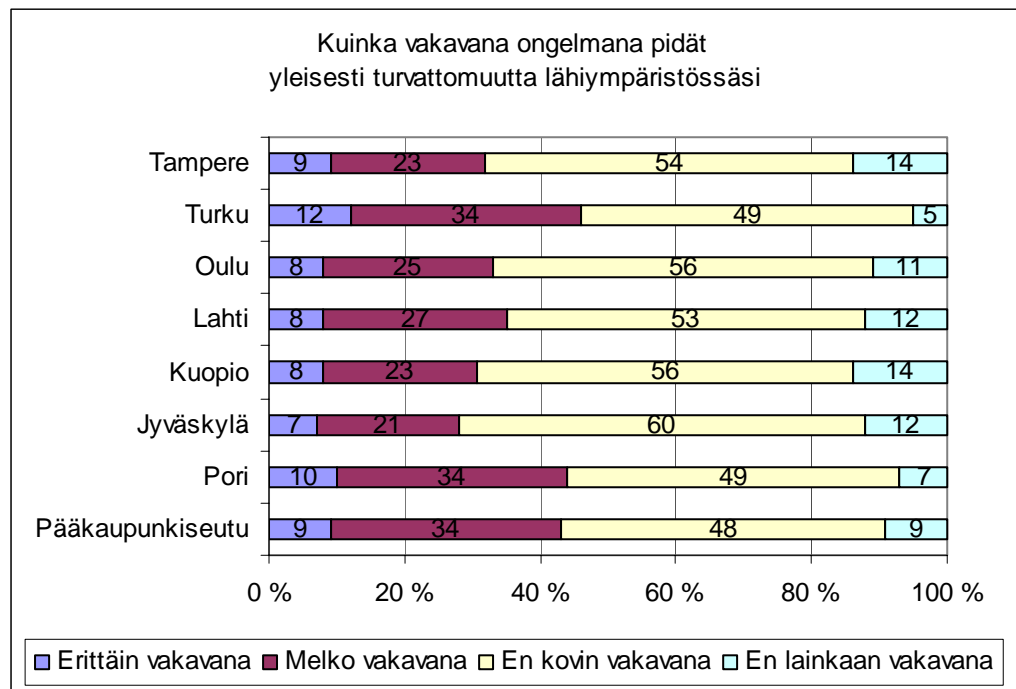
Kuva 10 Turvattomuuden kokeminen joukkoliikenteessä; matkustajat ja kotitaloudet.

Neljännes kaikista vastaajista oli melko tai täysin samaa mieltä väittämästä ”Tiedotusvälineissä uutisoidut väkivaltatapaukset ovat lisänneet turvattomuuden tunnettani.” Selvästi voimakkaimmin näin koetaan Turussa, jossa 42 % vastaajista on melko tai samaa mieltä väittämästä. Tämä on jopa merkittävästi enemmän kuin pääkaupunkiseudulla (kuva 11).



Kuva 11 Median vaikutus turvattomuuden tunteeseen; matkustajat ja kotitaloudet.

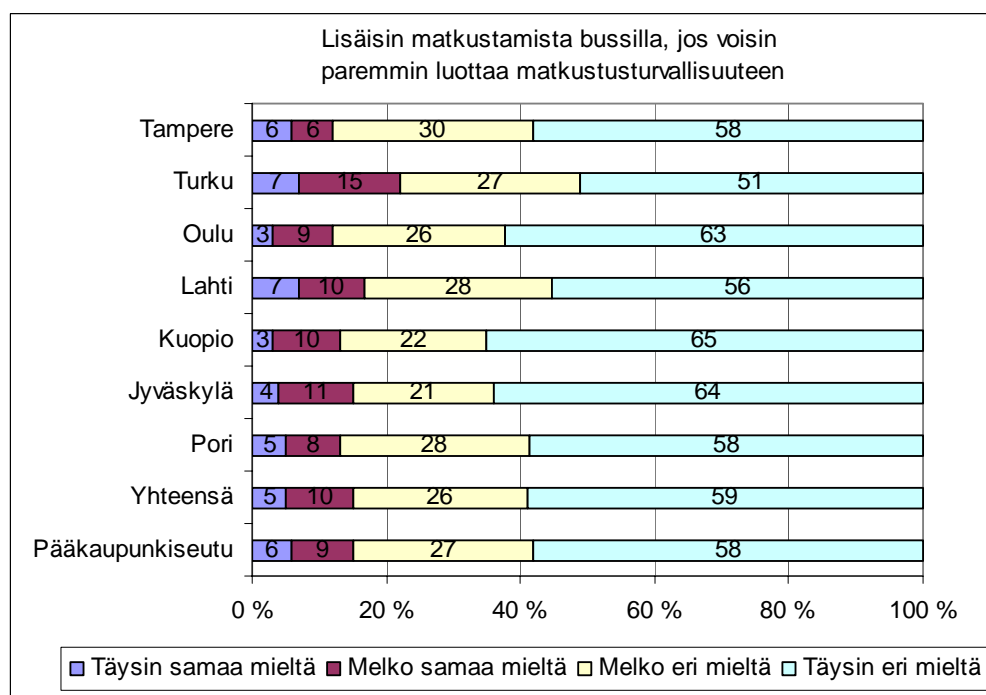
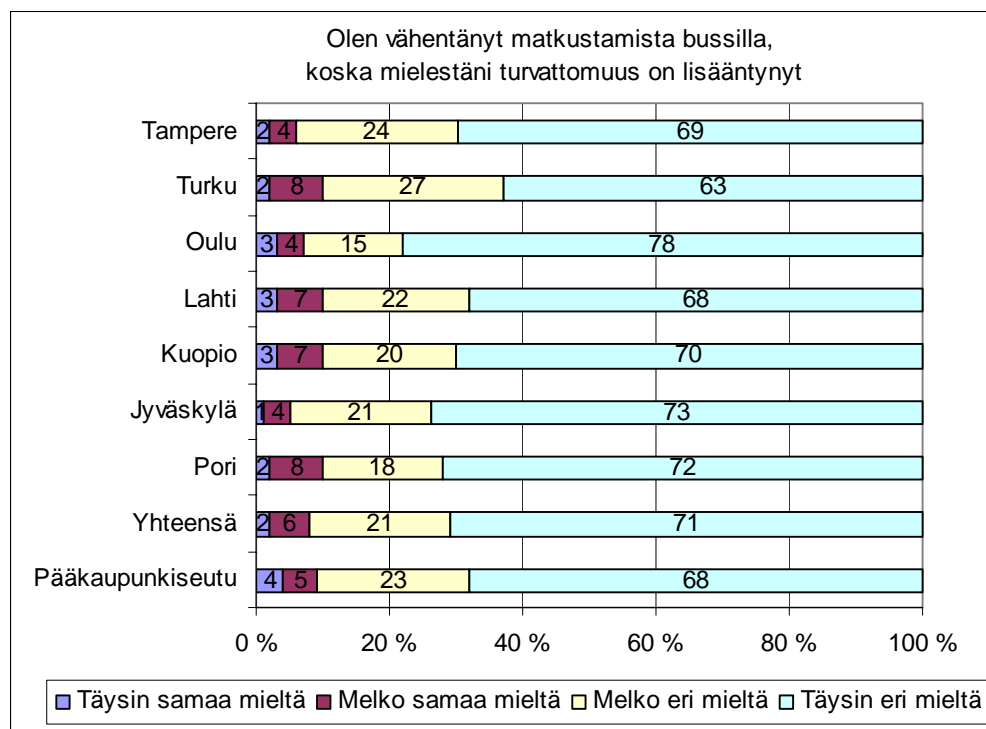
Joukkoliikenteen matkustajilta ja kotitalouksilta tiedusteltiin myös, kuinka vakavana ongelmana he pitävät turvattomuutta lähiympäristössään yleisesti. Kaikista vastaajista reilu kolmannes piti turvattomuutta melko tai erittäin vakavana ongelmana. Yleistä turvattomuutta tunnettiin eniten Turussa ja Porissa, joissa n. 45 % vastaajista koki turvattomuuden melko tai erittäin vakavaksi ongelmaksi. Muissa vertailun kohdekaupungeissa vastaava prosenttiosuus oli n. 28 – 35 % (kuva 12).



Kuva 12 Turvattomuuden kokeminen lähiympäristössä yleisesti; matkustajat ja kotitaloudet.

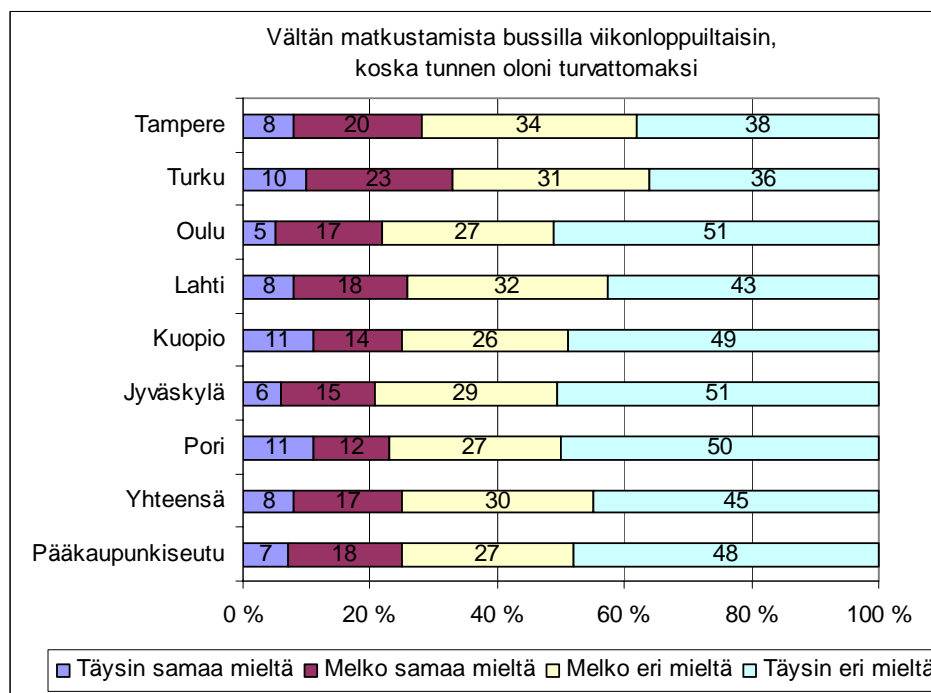
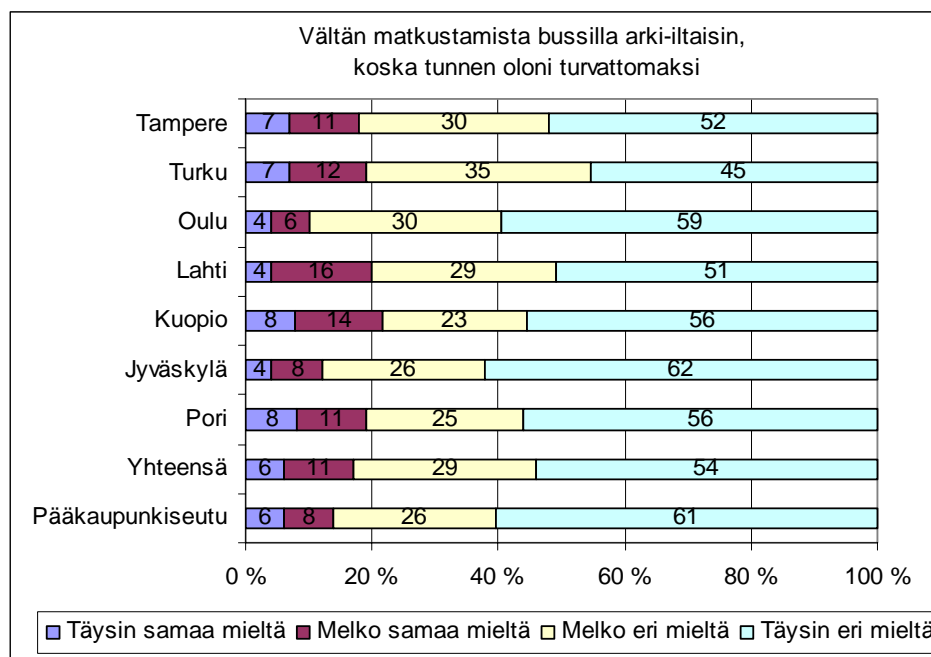
5.2.6 Turvattomuuden vaikutus matkustuskäyttäytymiseen

Turvattomuuden vaikutusta matkustuskäyttäytymiseen tutkittiin väittämien avulla. Kaikista vastaajista 8 % on vähentänyt matkustamista joukkoliikenteessä turvattomuuden lisääntymisen vuoksi. Vastaajista 15 % puolestaan kertoo, että lisääisi matkustamista joukkoliikenteessä, mikäli voisi paremmin luottaa matkustusturvallisuuteen. Turvattomuuden vaikutus ihmisten matkustuspäätöksiin on merkittävin Turussa, joskaan erot kaupunkien välillä eivät ole kovin suuria.



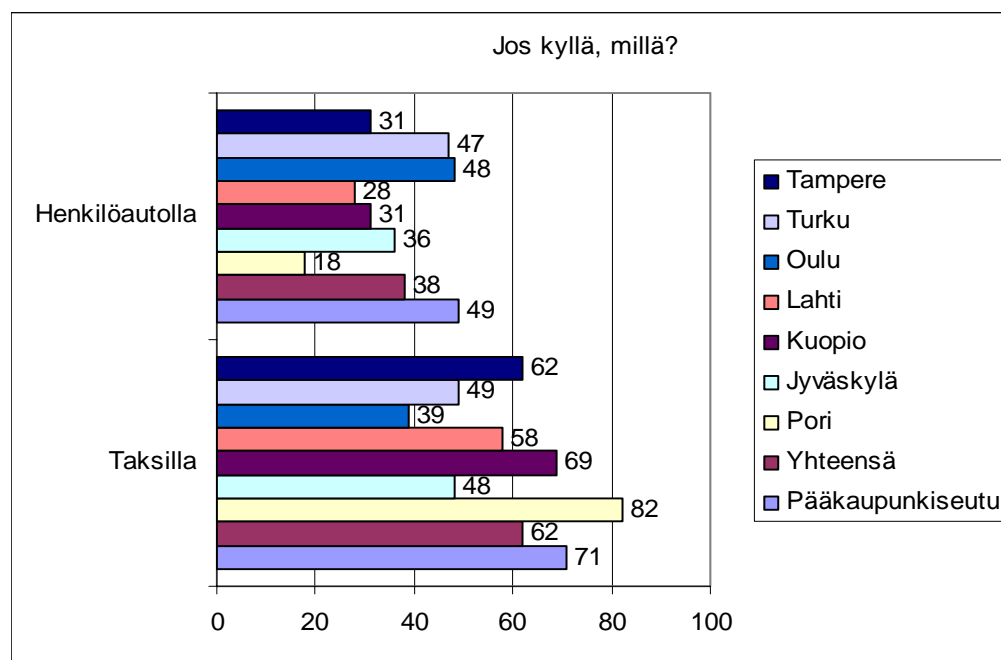
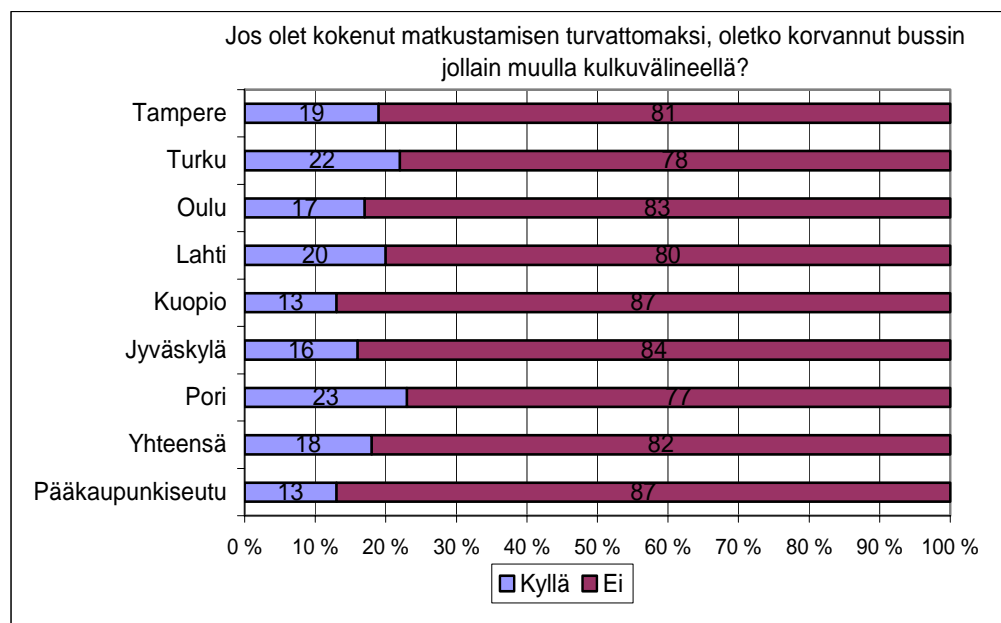
Kuva 13 Turvattomuuden vaikutus joukkoliikenteen käyttöön; matkustajat ja kotitaloudet.

Eräs turvattomuuden keskeisimmistä vaikutuksista matkustuskäyttäytymiseen liittyy matkustusajankohdan valintaan. Vastaajista 17 % kertoo välttävänsä bussilla matkustamista arkisin myöhäisliikenteessä. Joukkoliikennettä arki-iltaisin välttävien osuus vastaajista on n. 20 % Tampereella, Turussa, Lahdessa, Kuopiossa ja Porissa. Jyväskylässä ja Oulussa osuus on ainoastaan n. 10 %. Viikonloppun myöhäisliikenteessä matkustamista välttää keskimäärin joka neljäs vastaaja. Eniten joukkoliikennettä välttäviä on Turussa, jossa joka kolmas vastaaja kertoo välttävänsä viikonloppujen myöhäisbussiliikennettä turvattomuuden takia.



Kuva 14 Turvattomuuden vaikutus matkustuskäyttäytymiseen myöhäisliikenteessä; matkustajat ja kotitaloudet.

Turvattomuus vaikuttaa ihmisten matkustuskäyttäytymiseen myös kulkuvälineen valinnan kautta. Kyselyyn vastanneista 18 % kertoi joskus valinneensa bussin sijasta jonkun toisen kulkumuodon turvattomuuden vuoksi. Eniten korvaavia valintoja on tehty Porissa ja Turussa. Useimmiten korvaaja on taksi, mutta joskus myös henkilöauto.



Kuva 15 Joukkoliikenteen korvaaminen muilla liikennemuodoilla; matkustajat ja kotitaloudet.

Kokonaisuutena turvattomuuden tai turvattomuuden tunteen lisääntyminen vaikuttaa ainakin jollain tasolla suuren matkustajajoukon valintoihin sekä matkustusmukavuuteen ja -käyttäytymiseen. Tutkimuksen seitsemän kohdekaupungin joukkoliikenteessä matkustaa päivittäin lähes 200 000 henkilöä, joten turvattomuus vaikuttaa suoraan tai välillisesti arviolta 40 000 – 50 000 henkilön matkustusmukavuuteen ja -käyttäytymiseen.

5.2.7 Odotukset ja kokemukset joukkoliikenteen turvallisuustasosta

Bussiliikenteen sosiaaliseen turvallisuuteen kohdistuvia odotuksia ja kokemuksia kartoitettiin liityntäliikenteeseen, pysäkkijärjestelyihin, varsinaiseen bussimatkaan ja muuhun joukkoliikennepalveluun liittyen. Odotuksia mitattiin asteikolla 1= Ei lainkaan tärkeä, 2= Ei kovin tärkeä, 3= Melko tärkeä ja 4= Erittäin tärkeä. Kokemuksia mitattiin asteikolla 1= Erittäin huono, 2= Melko huono, 3= Melko hyvä ja 4= Erittäin hyvä. Työssä on myös laskettu erillinen ”kehittämistarvelataus”, joka konkretisoi sitä kuulua, joka on matkustajien odotusten ja toteutuneen palvelutason välillä.

Tampere

Tampereen joukkoliikenteen sosiaalisen turvallisuuden tärkeimmät tekijät kohdistuvat liityntäyhteyksien laatuun, bussipysäkkien kokonaisturvallisuuteen sekä bussien rakenteellisten ratkaisujen hyvään turvallisuustasoon. Tärkeinä pidetyistä turvallisuustekijöistä nykytilaltaan huonoiksi koettiin alkoholin käyttöön puuttuminen sekä pysäkeillä että erityisesti busseissa. Kiertäville turvamiehille nähtiin tarvetta lähinnä viikonlopun myöhäisvuoroissa. Suurimman kehittämistarvelatauksen sai busseihin asennettava hätänappi, jota pidettiin yleisesti kohtalaisen tärkeänä.

	Tärkeys	Nykytila	Kehittämistarve
Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä			
1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteydet pysäkeille	3,6	3,4	0,2
2. Hyvät liityntäyhteydet muihin joukkoliikennevälineisiin	3,7	3,0	0,7
3. Kävely- ja pyörätieyhteydet on valaistu	3,6	3,2	0,4
Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys			
4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä	3,3	2,3	1,0
5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisa	3,6	2,9	0,7
6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)	2,3	2,3	0,0
7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)	3,6	2,7	1,0
8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta	2,7	2,0	0,7
9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina	2,5	1,9	0,6
10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina	2,9	1,8	1,1
11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin	3,1	1,9	1,2
Bussien turvallisuus ja viihtyisyys			
12. Bussien sisätilat ovat siistit	3,6	2,9	0,7
13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä	3,1	3,0	0,1
14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti	3,8	3,1	0,7
15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)	3,8	3,1	0,7
16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot	2,8	2,0	0,8
17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina	2,3	1,9	0,4
18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina	2,9	1,8	1,0
19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin	3,3	2,1	1,2
Muu turvallisuus ja viihtyisyys			
20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkin lähellä	2,3	2,2	0,1
21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä	2,9	1,9	1,0
22. Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvallisesti	3,6	2,6	1,1
23. Bussien saapuminen on helppo huomata	3,7	3,0	0,7
24. Häiriötilanteista kuulutetaan busseissa	3,4	2,1	1,3
25. Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua	3,1	1,7	1,4

Turku

Turun joukkoliikenteen sosiaalisen turvallisuuden tärkeimmät tekijät kohdistuvat liityntäyhteyksien laatuun, bussipysäkkien kokonaisturvallisuuteen sekä bussien rakenteellisten ratkaisujen hyvään turvallisuustasoon. Tärkeimmät tekijät olivat varsin samansuuntaisia kuin muissakin kaupungeissa, tosin Turussa kiertävien vartiomiesten käyttö viikonloppuiltaisina koettiin hieman tärkeämmäksi kuin muissa kaupungeissa.

Tärkeinä pidetyistä turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä nykytilaltaan riittävämmiksi koettiin turvamiesten kiertäminen busseissa viikonloppuiltoina sekä alkoholin käyttöön puuttuminen sekä pysäkeillä että busseissa. Suurimman kehittämistarvelatauksen sai busseihin asennettava hätänappi, jota pidettiin yleisesti tärkeänä.

	Tärkeys	Nykytila	Kehittämistarve
Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä			
1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteydet pysäkeille	3,6	3,4	0,1
2. Hyvät liityntäyhteydet muihin joukkoliikennevälineisiin	3,6	3,1	0,6
3. Kävely- ja pyörätieyhteydet on valaistu	3,7	3,2	0,5
Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys			
4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä	3,5	2,4	1,0
5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia	3,7	2,8	0,9
6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)	2,4	2,3	0,0
7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)	3,7	2,8	1,0
8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta	2,9	1,8	1,1
9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina	2,8	1,8	1,0
10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina	3,2	1,8	1,4
11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin	3,2	1,9	1,3
Bussien turvallisuus ja viihtyisyys			
12. Bussien sisätilat ovat siistit	3,6	2,9	0,7
13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä	3,2	2,9	0,3
14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti	3,9	3,0	0,9
15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)	3,8	3,0	0,8
16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot	3,0	2,0	1,0
17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina	2,7	1,8	0,8
18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina	3,2	1,8	1,5
19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin	3,5	2,1	1,4
Muu turvallisuus ja viihtyisyys			
20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkin lähellä	2,5	2,3	0,2
21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä	3,1	2,0	1,0
22. Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvallisesti	3,7	2,7	1,0
23. Bussien saapuminen on helppo huomata	3,7	3,0	0,8
24. Häiriötilanteista kuulutetaan busseissa	3,4	2,0	1,4
25. Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua	3,4	1,6	1,8

Oulu

Oulussa tärkeimmät tekijät kohdistuvat liityntäyhteyksien laatuun, bussipysäkkien kokonaisturvallisuuteen sekä bussien rakenteellisten ratkaisujen hyvään turvallisuustasoon. Tärkeimmät tekijät olivat varsin samansuuntaisia kuin muissakin kaupungeissa.

Tärkeinä pidetyistä turvallisuustekijöistä nykytilaltaan riittämättömiksi koettiin alkoholin käyttöön puuttuminen busseissa. Suurimman kehittämistarvelatauksen sai busseihin asennettava hätänappi, jota pidettiin yleisesti tärkeänä. Kokonaisuutena Oulun osalta näkyi jo aiemmin todettu hyvä taso turvallisuudessa; nykytilanteeseen ollaan kauttaaltaan tyytyväisempiä kuin Turussa ja Tampereella ja kehittämistarvelataukset olivat keskimäärin astetta matalampia.

	Tärkeys	Nykytila	Kehittämistarve
Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä			
1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteydet pysäkeille	3,7	3,4	0,3
2. Hyvät liityntäyhteydet muihin joukkoliikennevälineisiin	3,7	2,9	0,7
3. Kävely- ja pyörätieyhteydet on valaistu	3,5	3,2	0,4
Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys			
4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä	3,3	2,7	0,7
5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia	3,6	2,8	0,8
6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)	2,2	2,3	-0,1
7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)	3,6	2,9	0,7
8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta	2,5	1,8	0,7
9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina	2,5	1,8	0,7
10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina	2,9	1,8	1,1
11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin	2,9	1,9	1,1
Bussien turvallisuus ja viihtyisyys			
12. Bussien sisätilat ovat siistit	3,6	3,1	0,5
13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä	3,1	3,1	0,0
14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti	3,8	3,2	0,6
15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)	3,8	3,2	0,6
16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot	2,4	1,9	0,5
17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina	2,1	1,8	0,4
18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina	2,6	1,8	0,9
19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin	3,2	2,2	1,0
Muu turvallisuus ja viihtyisyys			
20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkin lähellä	2,2	2,1	0,1
21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä	3,0	2,0	1,0
22. Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvallisesti	3,7	2,7	1,0
23. Bussien saapuminen on helppo huomata	3,7	3,0	0,7
24. Häiriötilanteista kuulutetaan busseissa	3,2	2,1	1,1
25. Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua	3,0	1,8	1,2

Lahti

Lahdessa suuntaus on sama kuin Oulussakin eli nykytilanne on astetta parempi kuin Turussa ja Tampereella. Lahdessa tärkeimmät tekijät kohdistuvat liittyttyhteyksien laatuun ja erityisesti kevyen liikenteen väylien valaisun osalta, bussipysäkkien kokonaisturvallisuuteen sekä bussien rakenteellisten ratkaisujen hyvään turvallisuustasoon. Tärkeimmät tekijät olivat varsin samansuuntaisia kuin muissakin kaupungeissa.

Tärkeinä pidetyistä turvallisuustekijöistä nykytilaltaan huonosti hoidetuiksi koettiin alkoholin käyttöön puuttuminen busseissa ja pysäkeillä. Suurimman kehittämistarvelatauksen sai busseihin asennettava hätänappi, jota pidettiin yleisesti tärkeänä. Lahdessa turvamiesten käyttöä ei nähty erityisen tärkeänä.

	Tärkeys	Nykytila	Kehittämistarve
Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä			
1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteydet pysäkeille	3,5	3,4	0,1
2. Hyvät liittyttyhteydet muihin joukkoliikennevälineisiin	3,5	3,0	0,5
3. Kävely- ja pyörätieyhteydet on valaistu	3,7	3,1	0,6
Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys			
4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä	3,3	2,4	0,9
5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia	3,6	2,8	0,8
6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)	2,3	2,4	0,0
7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)	3,6	2,7	1,0
8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta	2,6	1,8	0,8
9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina	2,6	1,8	0,8
10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina	2,9	1,8	1,1
11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin	3,2	1,9	1,3
Bussien turvallisuus ja viihtyisyys			
12. Bussien sisätilat ovat siistit	3,6	3,0	0,6
13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä	3,2	2,9	0,3
14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti	3,7	3,0	0,7
15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)	3,7	2,9	0,8
16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot	2,4	1,7	0,7
17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina	2,3	1,7	0,6
18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina	2,8	1,7	1,0
19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin	3,3	2,1	1,2
Muu turvallisuus ja viihtyisyys			
20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkin lähellä	2,7	2,2	0,5
21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä	3,1	2,0	1,1
22. Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvallisesti	3,6	2,7	0,9
23. Bussien saapuminen on helppo huomata	3,7	3,0	0,7
24. Häiriötilanteista kuulutetaan busseissa	3,2	2,1	1,2
25. Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua	3,1	1,7	1,4

Kuopio

Kuopiossa tärkeimmät tekijät kohdistuvat liityntäyhteyksien laatuun, bussipysäkkien kokonaisturvallisuuteen sekä bussien rakenteellisten ratkaisujen hyvään turvallisuustasoon. Tärkeimmät tekijät olivat varsin samansuuntaisia kuin muissakin kaupungeissa.

Tärkeinä pidetyistä turvallisuustekijöistä nykytilaltaan huonoiksi koettiin alkoholin käyttöön puuttuminen busseissa ja pysäkeillä. Suurimman kehittämistarvelatauksen sai busseihin asennettava hätänappi, jota pidettiin yleisesti tärkeänä.

	Tärkeys	Nykytila	Kehittämistarve
Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä			
1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteudet pysäkeille	3,6	3,5	0,1
2. Hyvät liityntäyhteudet muihin joukkoliikennevälineisiin	3,5	3,0	0,5
3. Kävely- ja pyörätieyhteudet on valaistu	3,7	3,4	0,3
Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys			
4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä	3,5	2,6	0,9
5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia	3,6	3,0	0,6
6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)	2,4	2,3	0,1
7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)	3,7	2,8	0,9
8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta	2,8	2,0	0,8
9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina	2,7	1,9	0,8
10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina	3,0	1,9	1,1
11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin	3,3	2,0	1,3
Bussien turvallisuus ja viihtyisyys			
12. Bussien sisätilat ovat siistit	3,7	3,0	0,7
13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä	3,2	3,0	0,3
14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti	3,8	3,2	0,6
15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)	3,8	3,1	0,8
16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot	2,6	1,9	0,7
17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina	2,5	1,8	0,6
18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina	2,9	1,9	1,0
19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin	3,4	2,2	1,3
Muu turvallisuus ja viihtyisyys			
20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkin lähellä	2,6	2,2	0,4
21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä	3,0	2,1	0,9
22. Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvallisesti	3,7	2,8	0,9
23. Bussien saapuminen on helppo huomata	3,6	3,2	0,5
24. Häiriötilanteista kuulutetaan busseissa	3,3	2,2	1,1
25. Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua	3,2	1,9	1,4

Jyväskylä

Jyväskylä seuraa varsin tarkasti muiden kaupunkien yleistrendiä. Tärkeimmät tekijät kohdistuvat liityntäyhteyksien laatuun, bussipysäkkien kokonaisturvallisuuden sekä bussien rakenteellisten ratkaisujen hyvään turvallisuustasoon.

Tärkeinä pidetyistä turvallisuustekijöistä nykytilaltaan huonoiksi koettiin alkoholin käyttöön puuttuminen busseissa ja pysäkeillä, joissa kehittämistarvelatukset nousivat melko korkealle. Suurimman kehittämistarvelatauksen sai Jyväskylässäkin busseihin asennettava hätänappi.

	Tärkeys	Nykytila	Kehittämistarve
Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä			
1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteydet pysäkeille	3,6	3,4	0,2
2. Hyvät liityntäyhteydet muihin joukkoliikennevälineisiin	3,7	2,9	0,8
3. Kävely- ja pyörätieyhteydet on valaistu	3,6	3,2	0,4
Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys			
4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä	3,3	2,3	1,0
5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia	3,6	2,9	0,7
6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)	2,4	2,2	0,2
7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)	3,6	2,8	0,9
8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta	2,7	2,0	0,7
9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina	2,7	1,9	0,8
10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina	3,1	1,9	1,1
11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin	3,0	1,9	1,1
Bussien turvallisuus ja viihtyisyys			
12. Bussien sisätilat ovat siistit	3,6	2,8	0,8
13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä	3,1	2,8	0,3
14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti	3,8	3,0	0,7
15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)	3,7	2,9	0,8
16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot	2,4	1,9	0,6
17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina	2,2	1,8	0,4
18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina	2,7	1,8	0,9
19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin	3,3	2,0	1,2
Muu turvallisuus ja viihtyisyys			
20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkin lähellä	2,3	2,2	0,1
21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä	3,0	2,0	1,0
22. Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvallisesti	3,6	2,6	1,1
23. Bussien saapuminen on helppo huomata	3,7	3,0	0,7
24. Häiriötilanteista kuulutetaan busseissa	3,1	2,0	1,1
25. Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua	2,9	1,7	1,2

Pori

Porissa tärkeimmät tekijät kohdistuvat liityntäyhteyksien laatuun, bussipysäkkien kokonaisturvallisuuteen sekä bussien rakenteellisten ratkaisujen hyvään turvallisuustasoon. Tärkeimmät tekijät olivat varsin samansuuntaisia kuin muissakin kaupungeissa.

Tärkeinä pidetyistä turvallisuustekijöistä nykytilaltaan huonoiksi koettiin alkoholin käyttöön puuttuminen busseissa ja pysäkeillä sekä turvamiesten käyttäminen viikonloppuisin. Suurimman kehittämistarvelatauksen sai busseihin asennettava hätänappi, jota pidettiin yleisesti tärkeänä. Porissa muita kaupunkeja suuremman kehittämistarvelatauksen sai turvallisten polkupyörien säilytyspaikkojen sijoittaminen bussipysäkkien läheisyyteen.

	Tärkeys	Nykytila	Kehittämistarve
Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä			
1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteudet pysäkeille	3,5	3,4	0,1
2. Hyvät liityntäyhteudet muihin joukkoliikennevälineisiin	3,6	2,8	0,8
3. Kävely- ja pyörätieyhteudet on valaistu	3,6	3,2	0,4
Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys			
4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä	3,4	2,6	0,8
5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia	3,6	2,7	0,9
6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)	2,2	2,3	-0,1
7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)	3,6	2,6	1,1
8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta	2,8	1,9	0,9
9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina	2,7	1,9	0,7
10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina	3,1	1,9	1,2
11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin	3,0	1,9	1,1
Bussien turvallisuus ja viihtyisyys			
12. Bussien sisätilat ovat siistit	3,6	3,0	0,7
13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä	3,2	2,9	0,3
14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti	3,8	3,1	0,7
15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)	3,8	2,9	0,8
16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot	2,6	1,9	0,8
17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina	2,2	1,8	0,4
18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina	2,8	1,7	1,0
19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin	3,3	2,1	1,1
Muu turvallisuus ja viihtyisyys			
20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkin lähellä	2,9	2,2	0,7
21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä	3,3	2,0	1,3
22. Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvallisesti	3,6	2,7	1,0
23. Bussien saapuminen on helppo huomata	3,6	3,0	0,6
24. Häiriötilanteista kuulutetaan busseissa	3,3	2,0	1,3
25. Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua	3,2	1,9	1,4

Merkittävimmät huomiot

Kokonaisuutena kohdekaupunkien väliset erot ovat pieniä, voisi jopa sanoa, että hämmästyttävän pieniä. Tärkeimmiksi koetut tekijät liittyvät hyvin arkisiin perusasioihin, joita kaikkia ei välttämättä edes miellä turvallisuustekijöiksi. Keskeisiä turvallisuuden kokonaislaatuun vaikuttavia tekijöitä ovat mm. valaisu ja siisteys, jotka turvallisuusmielikuvan lisäksi vaikuttavat oleellisesti myös matkustamisen viihtyvyyteen.

Kaikissa kaupungeissa suurin kehittämistarvelataus oli avunkutsumisjärjestelmän saamisessa pysäkeille ja busseihin. Tutkimuskyselyssä menetelmää konkrctisoitiin hätänapilla, mutta käytännössä järjestelmä voi olla muukin, kunhan tarvittaessa avun saanti on helppoa ja varmaa. Muita suuria kehittämistarvelatauksia kaikissa kohdekaupungeissa saivat alkoholin käyttöön puuttuminen, häiriötilanteista kuuluttaminen ja vartiomiesten partiointi viikonloppuiltoina. Vartiomiesten partiointia toivottiin yleisemmin pysäkeille kuin busseihin, joskaan asia ei noussut tärkeimpien turvallisuustekijöiden joukkoon.

Lisäksi avoimissa kommentteissa oli varsin paljon palautetta kuljettajien ajotapaan ja erityisesti liikkeelle lähtöön liittyen.

5.2.8 *Tärkeimmät kehittämiskohteet*

Vastaajia pyydettiin vielä poimimaan annetuista vaihtoehdoista kolme tärkeintä kehittämiskohdetta. Maininnat jakautuivat melko tasaisesti; kaupungeittain eriteltynä eniten mainintoja saivat (suluissa osuus kaikista vastauksista):

- Tampere
 - o Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin (9,8 %)
 - o Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus ym.) (8,0 %)
 - o Hyvät liityntäyhteydet muihin busseihin (7,9 %)
- Turku
 - o Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin (8,0 %)
 - o Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua (8,0 %)
 - o Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina (7,1 %)
- Oulu
 - o Hyvät liityntäyhteydet muihin busseihin (8,5 %)
 - o Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä (7,6 %)
 - o Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä (6,3 %) ja valoisia (6,3 %)
 - o Busseissa on turvallista liikkua (6,3 %)
- Lahti
 - o Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä (8,6 %)
 - o Busseissa on turvallista liikkua (7,6 %)
 - o Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus ym.) (7,1 %)
- Kuopio
 - o Busseissa on turvallista liikkua (10,6 %)
 - o Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus ym.) (10,0 %)
 - o Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin (8,9 %)

- Jyväskylä
 - o Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin (9,6 %)
 - o Hyvät liityntäyhteydet muihin busseihin (7,1 %)
 - o Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti (7,1 %)
- Pori
 - o Hyvät liityntäyhteydet muihin busseihin (11,1 %)
 - o Bussien sisätilat ovat siistit (8,7 %)
 - o Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus ym.) (8,4 %)

Tarkasteltaessa keskeisiä kehittämiskohteita, voidaan havaita, että ongelmien suunta ja suuruus vaihtelee kaupungeittain, joskin tiettyjä yhteisiä kehittämiskohteita löytyykin. Alkoholin käyttöön puuttuminen busseissa on useimmin nimetty kehittämiskohteeksi matkustajien keskuudessa. Etenkin Turussa, Tampereella ja Jyväskylässä tämä nähtiin tärkeimmäksi yksittäiseksi kohteeksi. Tätä tukee myös se, että näissä kolmessa kaupungissa matkustajat arvioivat viikonlopun myöhäisliikenteen turvallisuutta kaikkein kriittisimmin.

Erittäin korkealle nousi myös liityntäyhteydet muihin busseihin. Hyvät liityntäyhteydet ovat ennen kaikkea matkan sujuvuuteen liittyvä tekijä, mutta myös turvallisuuden tunteeseen liittyvä, sillä aikaisemman tutkimuksen mukaan odotusaika pysäkeillä koetaan usein turvattommaksi kuin itse matkustaminen.

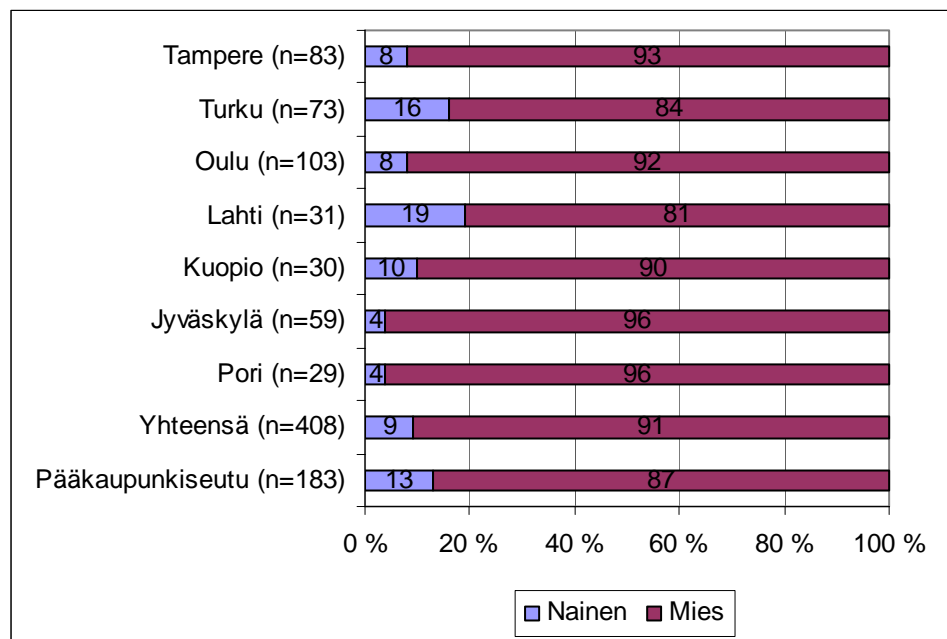
Liikkumisen turvallisuus sekä busseissa että pysäkeillä nähdään myös merkittävänä kehittämiskohteena. Tämä, yhdessä avoimissa kommentoissa esitettyjen kuljettajien ajotapaan liittyvien parannustoiveiden kanssa, muodostaa etenkin ikääntyville liikkujille tärkeän turvallisuuskulman. Sosiaaliseen turvallisuuteen liittyy myös kaikenlaisen epävarmuuden poistaminen liikkumiseen liittyen ja tulevaisuudessa tällaiset tekijät liittyvät yhä useammin ikääntyvien henkilöiden huomioon ottamiseen ohjeistuksia tehtäessä.

Vartiointipalveluiden käyttö viikonlopun myöhäisliikenteen busseissa nousee matkustajien keskuudessa kaikkein tärkeimpien kehittämiskohteiden joukkoon ainoastaan Turussa.

5.3 Joukkoliikenteen henkilökunta

5.3.1 Vastaajien taustatiedot

Henkilökuntakyselyyn vastanneiden naisten osuus vaihteli 4 ja 19 prosentin välillä kohdekaupungista riippuen (kuva 16). Kaikki henkilökuntakyselyyn vastanneet ovat bussinkuljettajia.



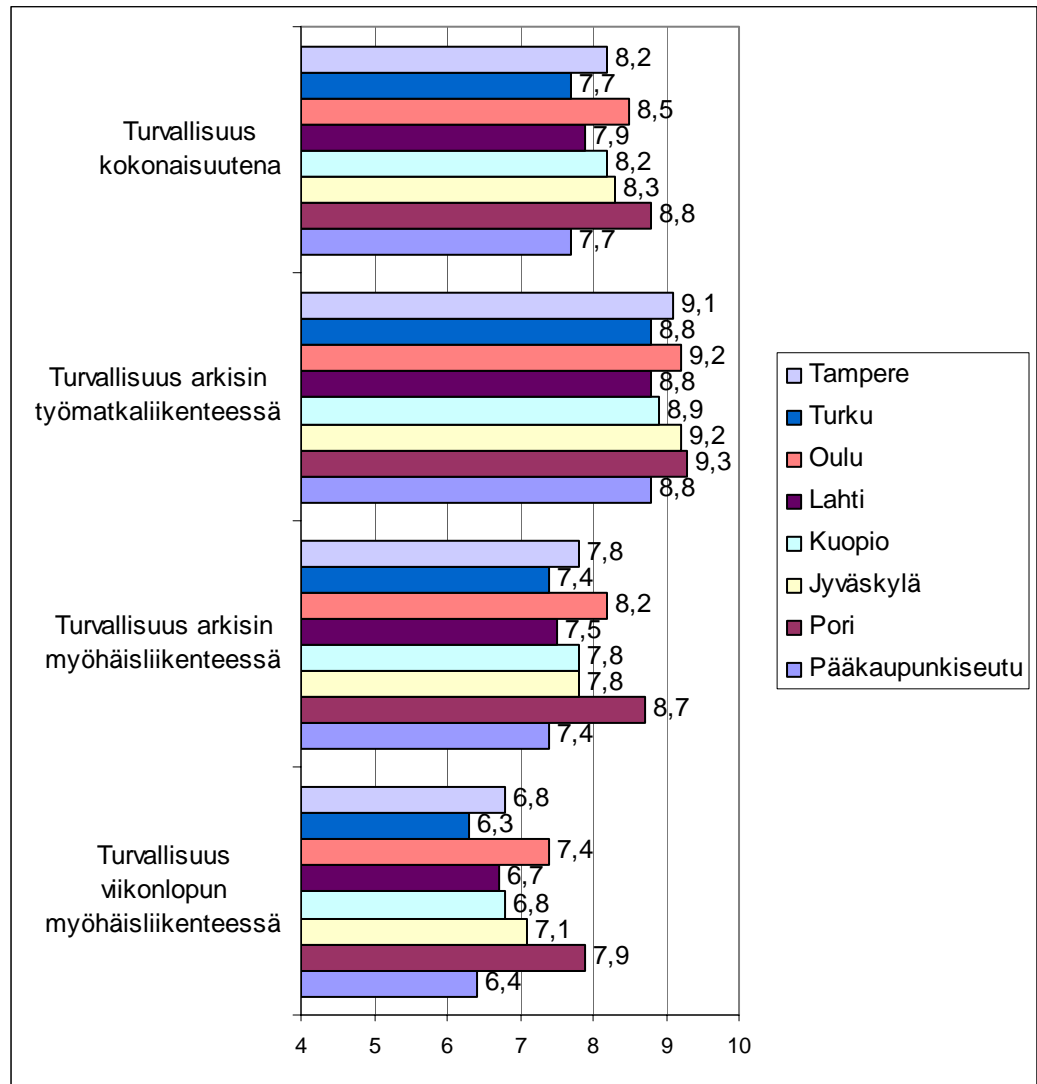
Kuva 16 Henkilöstökyselyyn vastanneiden sukupuolijakauma.

5.3.2 Joukkoliikenteen turvallisuus kouluarvosanoin

Myös henkilökuntaa pyydettiin arvioimaan bussiliikenteen turvallisuutta kouluarvosanoin eritellysti kokonaisuutena, arjen työmatkaliikenteessä, arjen myöhäisliikenteessä sekä viikonloppujen myöhäisliikenteessä. Parhaat arvostukset saatiin arjen työmatkaliikenteessä ja heikoimmat viikonloppujen myöhäisliikenteessä (kuva 17).

Arjen työmatkaliikenteessä parhaat arvostukset saatiin Pori, Jyväskylä ja Oulu, mutta muidenkin kohdekaupunkien arvostukset olivat tasaisesti yhdeksän tienoilla. Arjen ja viikonloppujen myöhäisliikenteessä kaupunkikohtaiset arvostukset jakoivat enemmän. Pori ja Oulu erottuvat selkeästi muista paremmin arvostuksella; pääkaupunkiseudun lisäksi Turku ja Lahti saivat selvästi heikoimmat arvostukset. Heikoimman arvostuksen saatiin viikonloppujen myöhäisliikenteessä Turussa: arvostuksen keskiarvo 6,3 on jopa heikompi kuin pääkaupunkiseudun bussiliikenteessä. Turussa henkilökunnan arvostus oli jopa kriittisempi kuin matkustajien arvostus.

Kokonaisuutena matkustajien ja henkilökunnan arvostukset turvallisuudesta ovat hyvin yhtenevät ja johdonmukaiset.

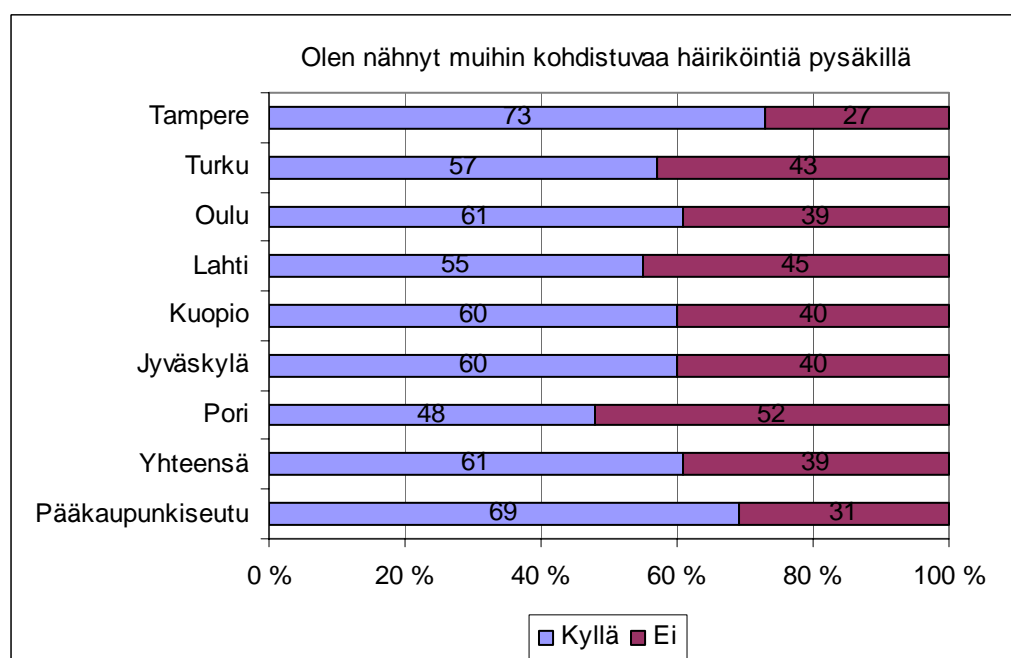
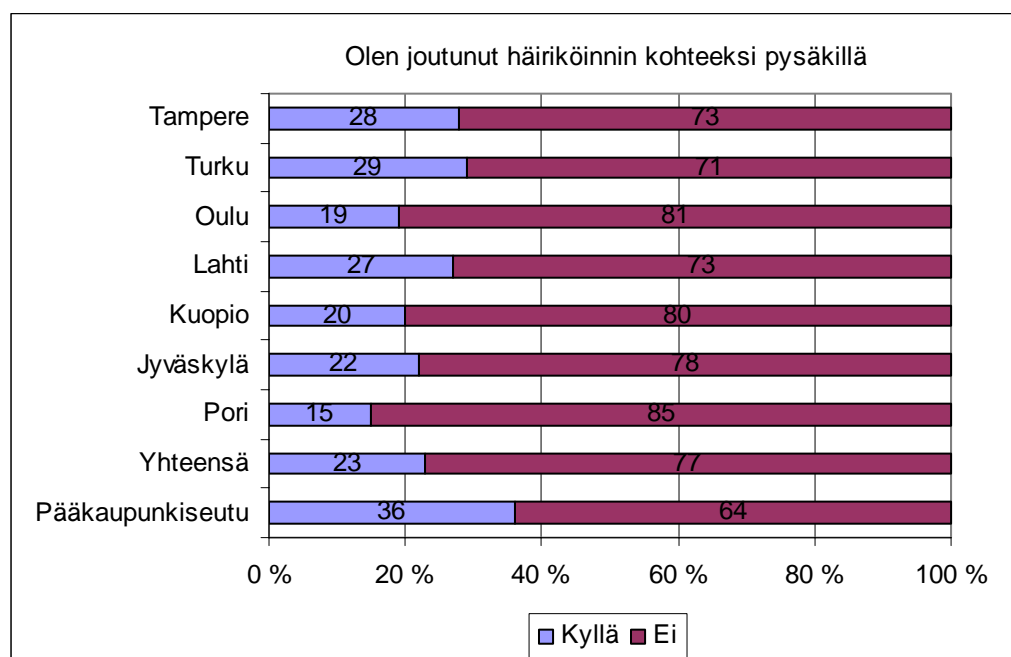


Kuva 17 Joukkoliikenteen turvallisuus kouluarvosanoin henkilökunnan arvion mukaan.

5.3.3 Omakohtaiset kokemukset häiriköinnistä ja väkivallasta

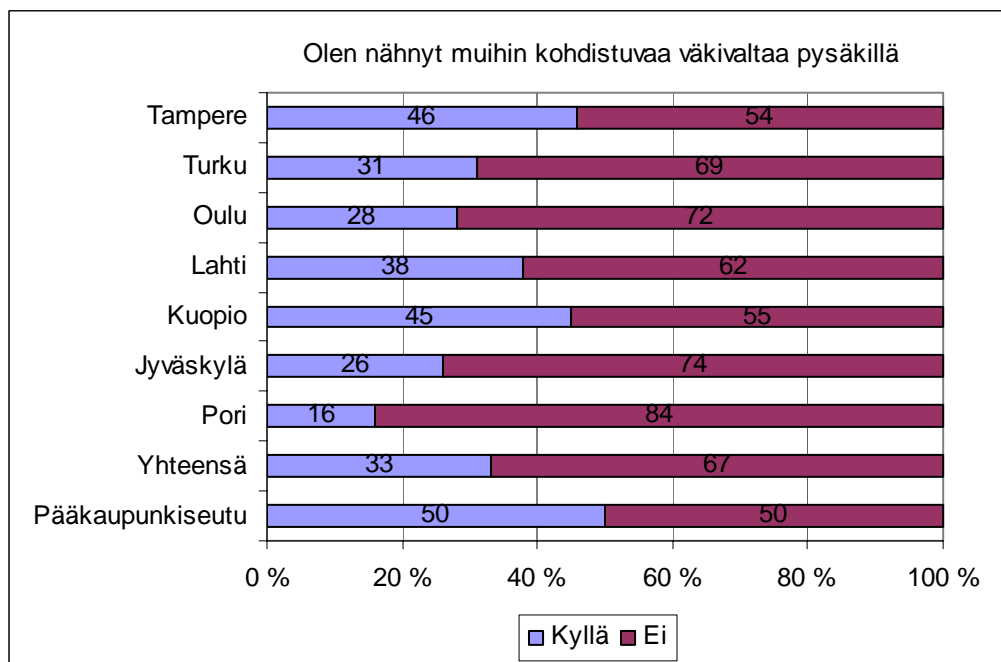
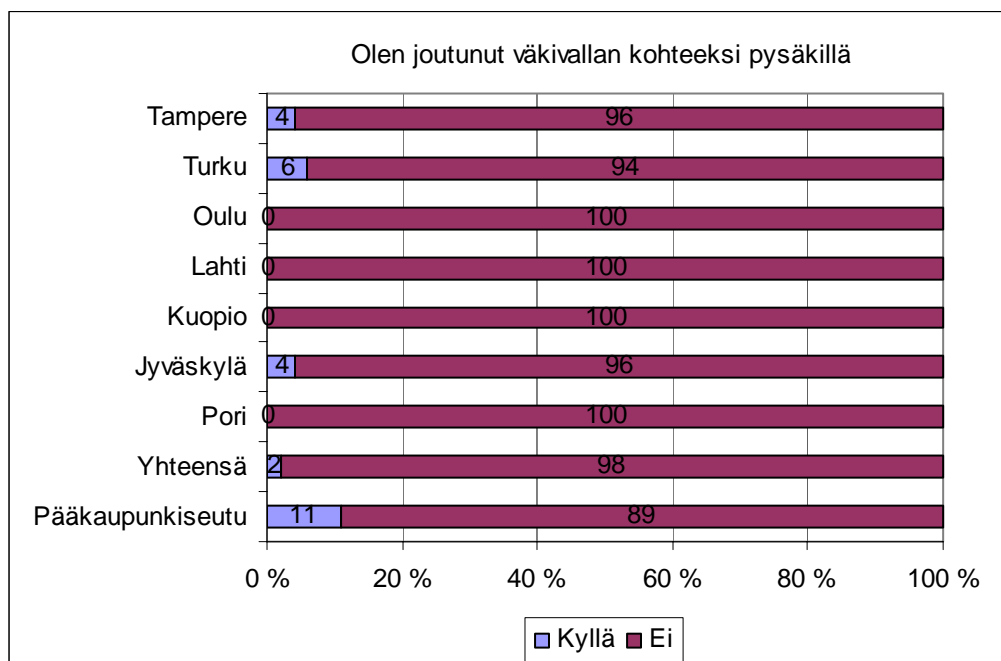
Häiriköinti ja väkivalta pysäkillä

Kohdekaupunkien joukkoliikenteen henkilökunnasta 23 % on itse joutunut häiriköinnin kohteeksi, ja 61 % on nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä pysäkeillä (kuva 18). Kohdekaupungeista eniten häiriköintiä omalle kohdalle on sattunut Tampereella, Turussa ja Lahdessa; kaikissa kuitenkin merkittävästi vähemmän kuin pääkaupunkiseudulla. Tampereella nähdään eniten muihin kohdistuvaa häiriköintiä, jopa enemmän kuin pääkaupunkiseudulla.



Kuva 18 Henkilökunnan kokemuksia häiriköinnistä joukkoliikenteen pysäkeillä.

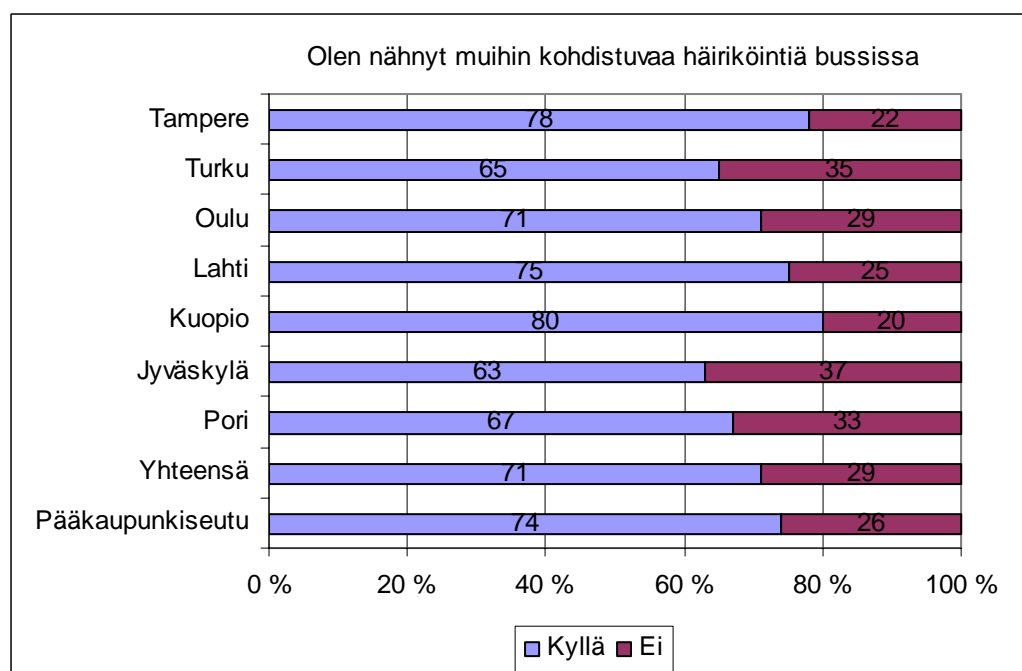
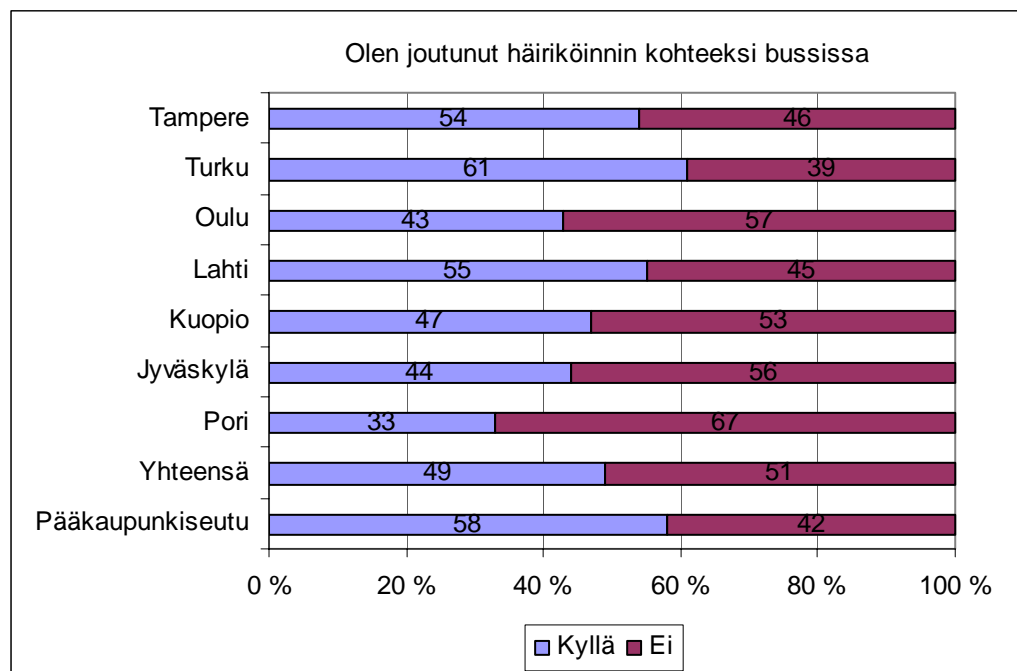
Henkilökunnasta 2 % on itse joutunut väkivallan kohteeksi ja 33 % on nähnyt muihin kohdistuvaa väkivaltaa joukkoliikenteen pysäkeillä. Vastaajista väkivallan kohteeksi joutuneita on Turussa, Tampereella ja Jyväskylässä; kuitenkin selkeästi vähemmän kuin pääkaupunkiseudulla. Muihin kohdistuvaa väkivaltaa nähdään eniten Tampereella ja Kuopiossa ja selkeästi vähiten Porissa.



Kuva 19 Henkilökunnan kokemuksia väkivallasta joukkoliikenteen pysäkeillä.

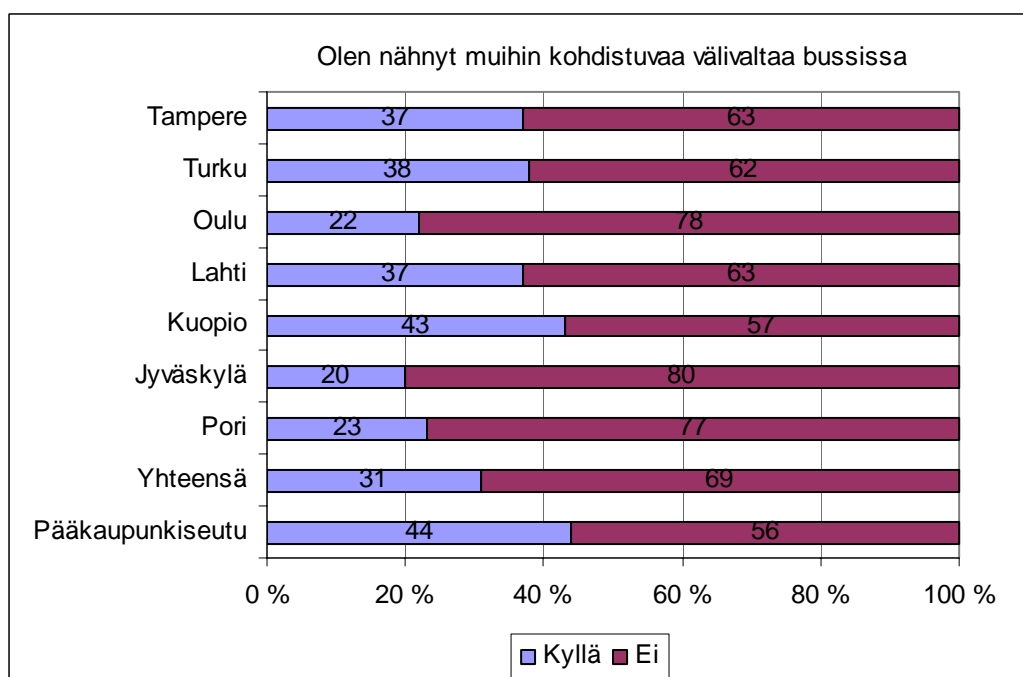
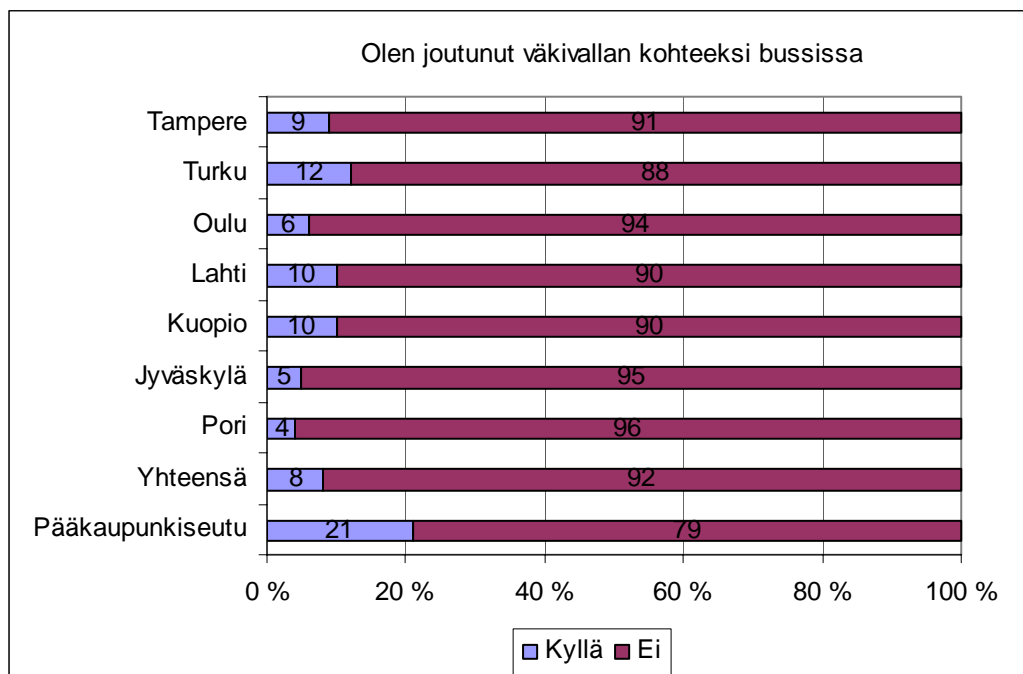
Häiriköinti ja väkivalta bussissa

Joukkoliikennevälineissä eli busseissa sisällä häiriköintiä on itse kokenut 49 % henkilökunnasta. Muihin kohdistuvaa häiriköintiä busseissa on nähnyt 71 % vastaajista (kuva 20). Eniten kuljettajat ovat kokeneet häiriköintiä Turussa, jossa se on jopa yleisempää kuin pääkaupunkiseudulla. Muihin kohdistuvan häiriköinnin näkeminen on kuitenkin yleisempää Kuopiossa, Tampereella ja Lahdessa, joissa noin 80 % vastaajista kertoo nähneensä muihin kohdistuvaa häiriköintiä busseissa.



Kuva 20 Henkilökunnan kokemuksia häiriköinnistä busseissa.

Kohdekaupunkien henkilökunnasta 8 % kertoo joutuneensa itse väkivallan kohteeksi joukkoliikennevälineessä. Vastaajista 31 % on nähnyt muihin kohdistuvaa väkivaltaa busseissa. Eniten väkivaltakokemuksia on turkulaisilla ja vähiten porilaisilla. Muihin kohdistuvaa väkivaltaa on nähty eniten Kuopiossa ja Turussa.

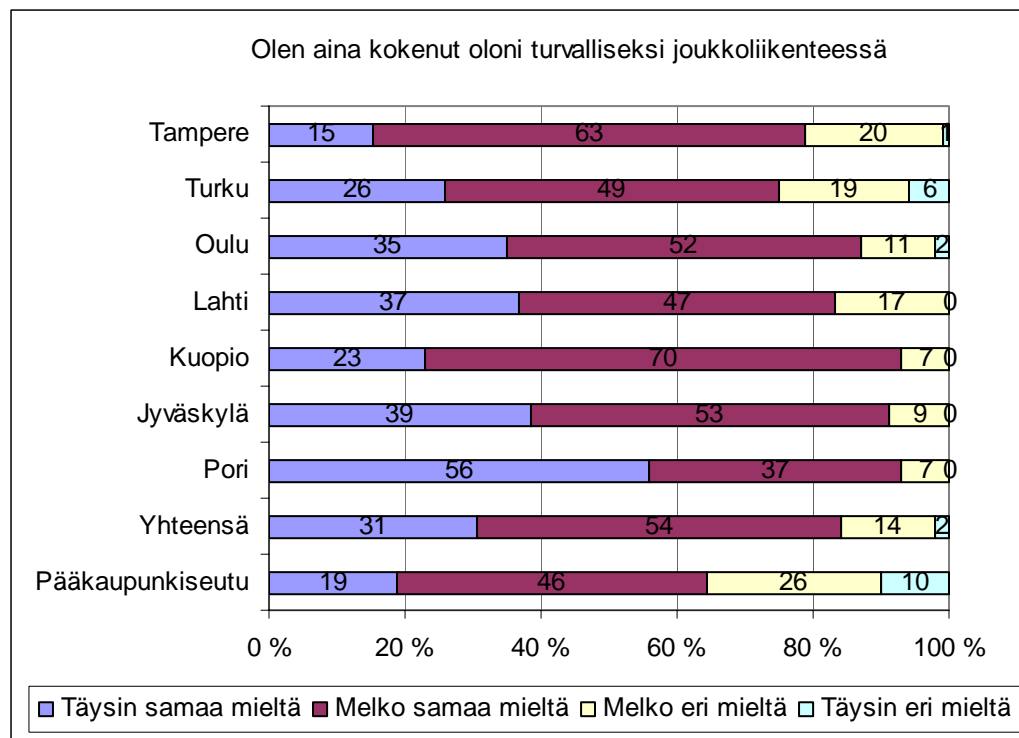


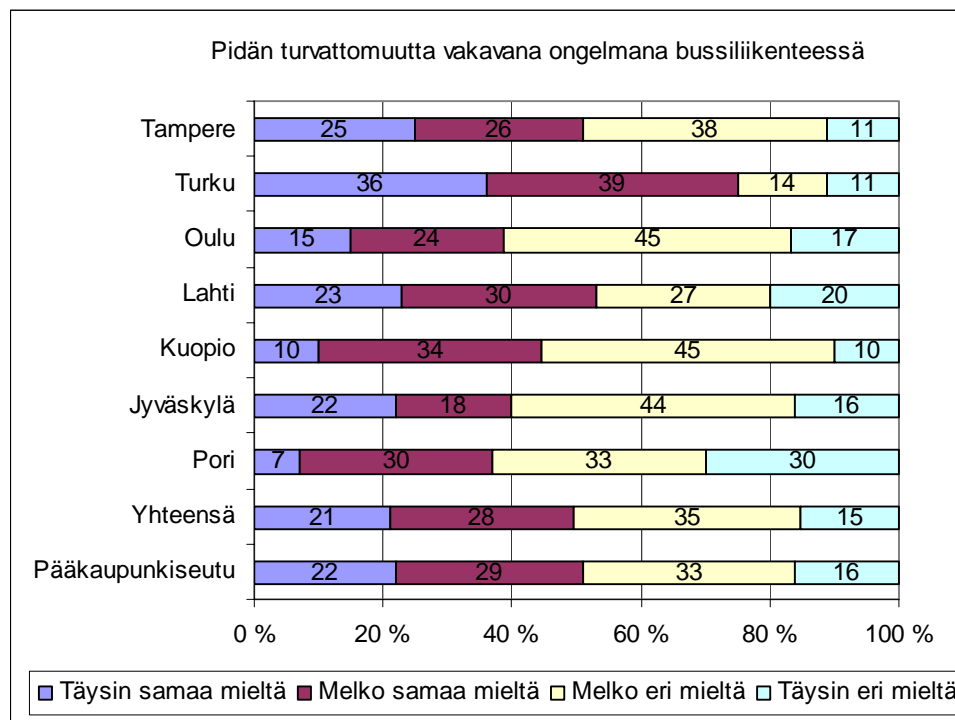
Kuva 21 Henkilökunnan kokemuksia väkivallasta busseissa.

5.3.4 Turvattomuuden tunne joukkoliikenteessä

Turvattomuuden kokemista ja sen vaikutusta työntekijöiden käyttäytymiseen tarkasteltiin erilaisten väittämien avulla. Väittämiin vastattiin neliportaisella asteikolla (1. täysin samaa mieltä, 2. melko samaa mieltä, 3. melko eri mieltä, 4. täysin eri mieltä).

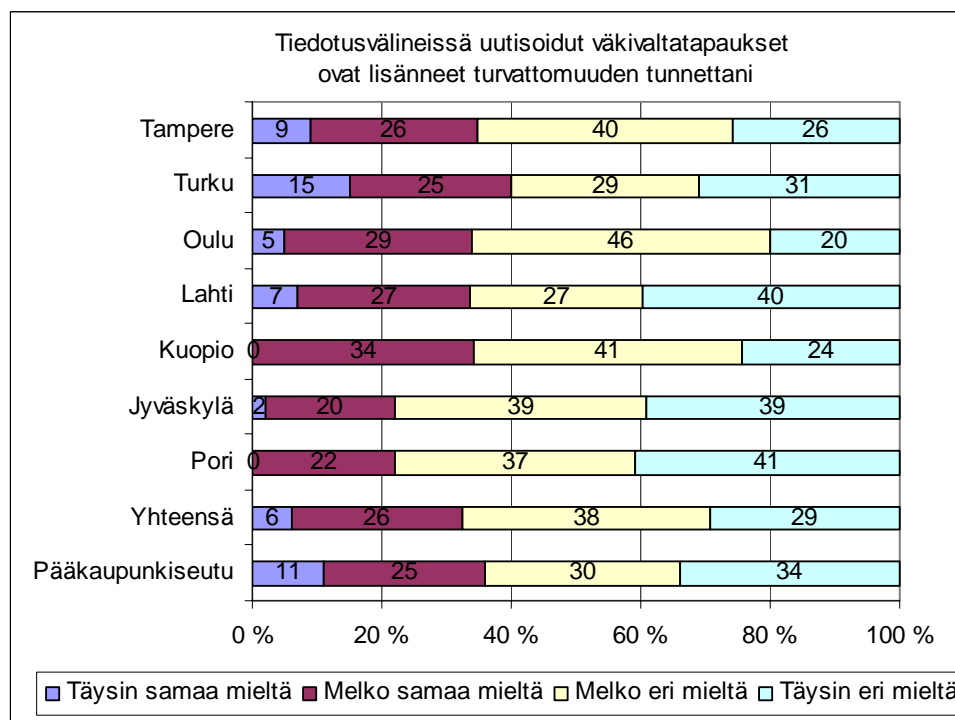
Vastaajista 85 % kertoi olevansa melko tai täysin samaa mieltä väittämästä ”Olen aina kokenut oloni turvalliseksi joukkoliikenteessä.” Toisaalta liki 50 % vastaajista pitää turvattomuutta joukkoliikenteessä vakavana ongelmana. Turvallisimmaksi olonsa tuntevat porilaiset ja jyväsnyläläiset henkilökunnan edustajat. Vakavimpana ongelmana turvattomuutta pidetään puolestaan Turussa ja Lahdessa.





Kuva 22 Henkilökunnan näkemys joukkoliikenteen turvattomuudesta.

Tiedotusvälineissä uutisoidut väkivaltatapaukset ovat lisänneet henkilökunnan turvattomuuden tunnetta kaikissa kohdekaupungeissa. Noin kolmannes kaikista vastaajista kertoo turvattomuuden tunteen lisääntyneen uutisoinnin vuoksi. Suurin vaikutus medialla on kyselyn mukaan ollut Turun seudulla (kuva 23).

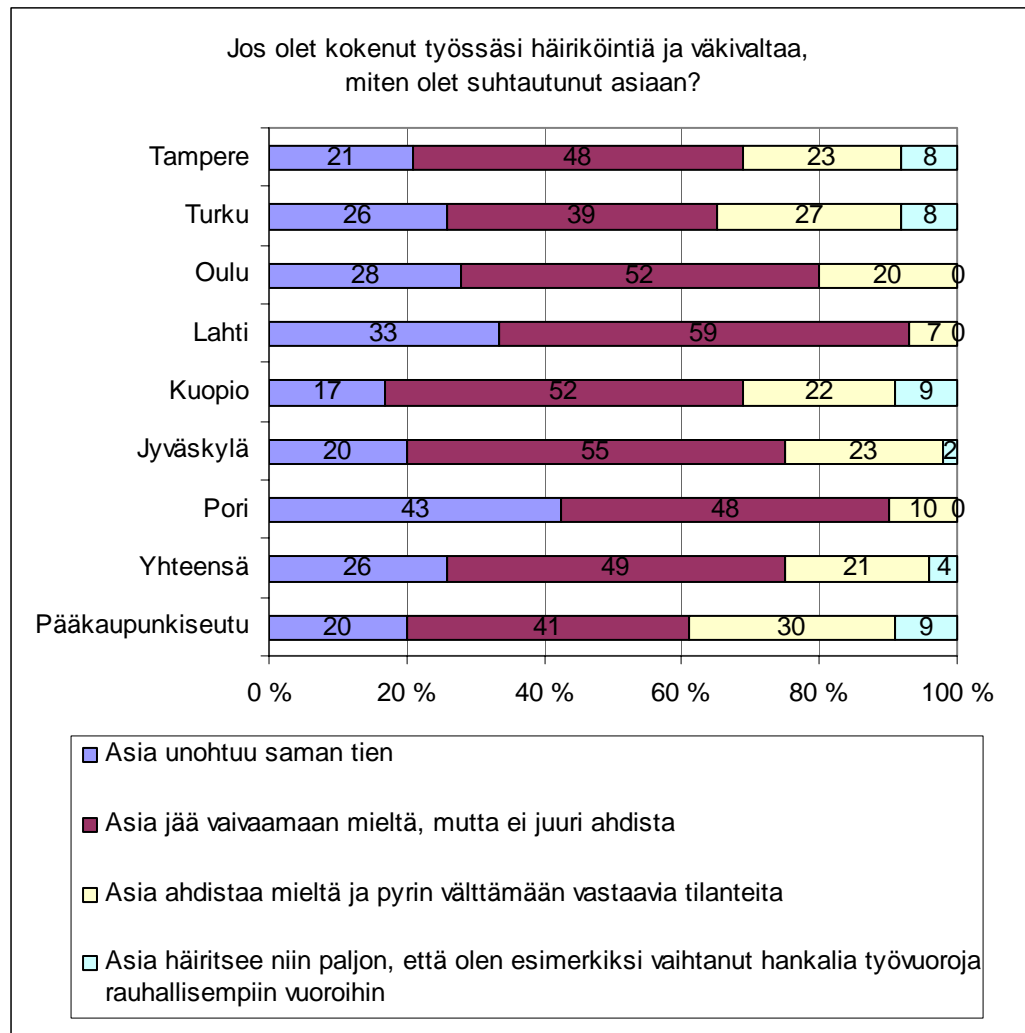


Kuva 23 Median vaikutus henkilökunnan turvattomuudentunteeseen.

5.3.5 Turvattomuuden vaikutus työskentelyyn

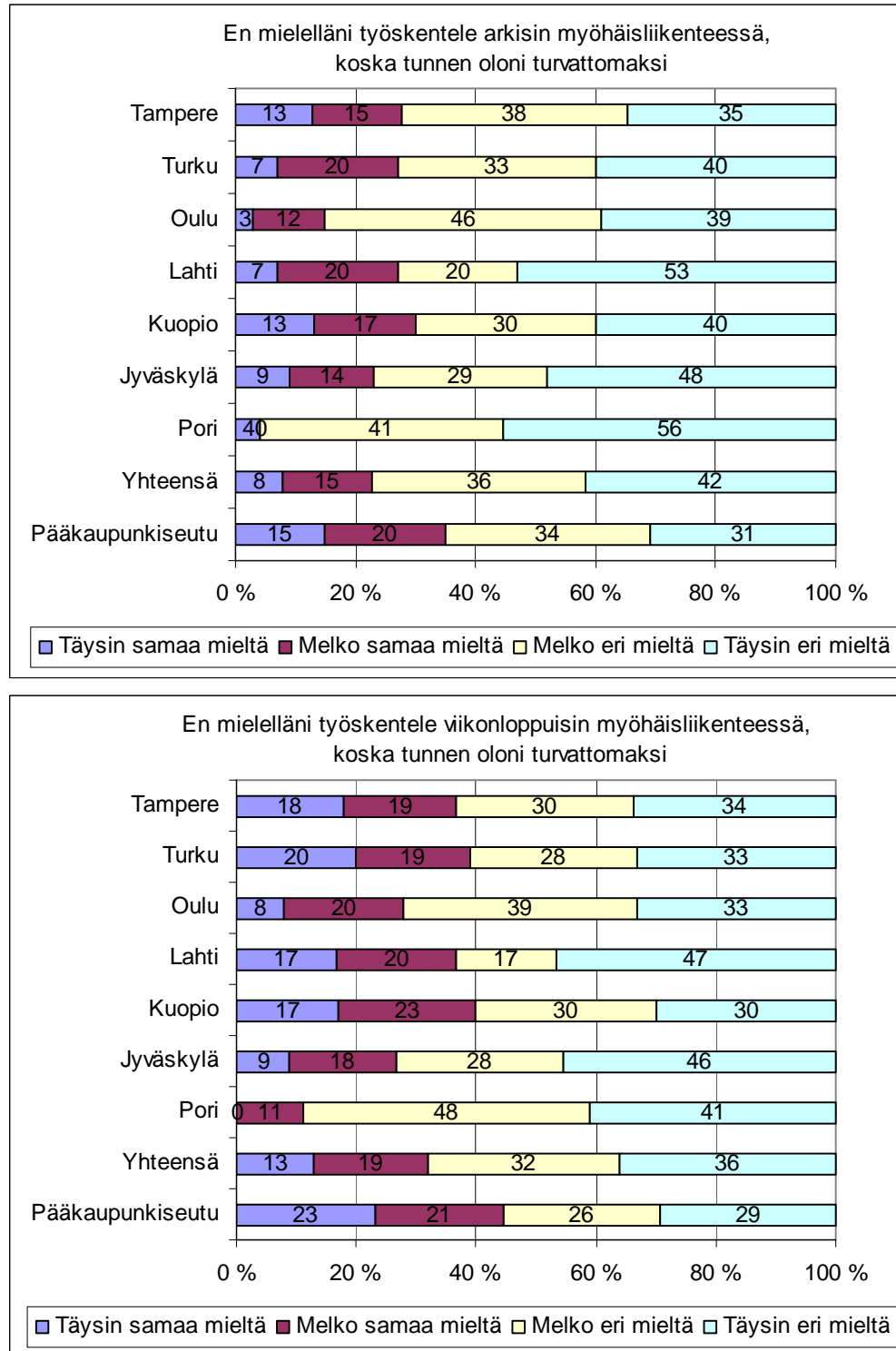
Kyselyyn vastanneista henkilökunnan edustajista 26 % kertoo häirintä- ja väkivaltapauksissa asian unohtuvan saman tien. Lähes puolet vastaajista ilmoittaa, että asiaa jää vaivaamaan mieltä, mutta ei juuri ahdistaa. Viidennes vastaajista kertoo asian ahdistavan mieltä niin, että vastaavia tilanteita pyrkii välttämään. Loput 4 % vastaajista kertoo häiriköinnin ja väkivallan häiritsevän niin paljon, että he ovat esimerkiksi vaihtaneet hankalia työvuoroja rauhallisempiin vuoroihin.

Vakavimmin häiriöihin ja väkivaltaan suhtautuu Kuopion, Tampereen ja Turun joukkoliikenteen henkilökunta. Oulussa, Porissa ja Lahdessa kukaan vastaajista ei ole harkinnut työpaikan tai -tehtävän vaihtoa turvattomuuden vuoksi (kuva 24).



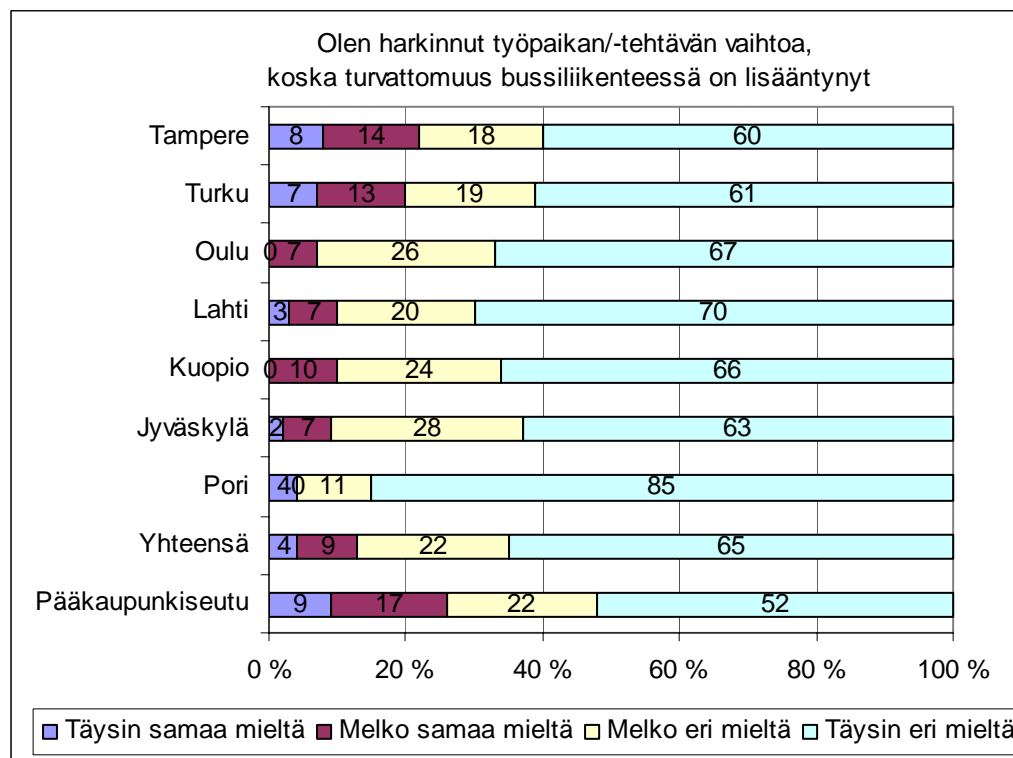
Kuva 24 Henkilöstön suhtautuminen häiriköintiin ja väkivaltaan työssä.

Turvattomuuden vaikutuksia työskentely-ympäristössä tarkasteltiin myös väittämien avulla. Arjen myöhäisliikenteessä työskentelyn epämieluisaksi turvattomuuden takia koki lähes joka neljäs vastaaja. Liki kolmannes vastaajista kertoi, ettei mielellään työskentele viikonlopun myöhäisliikenteessä turvattomuuden vuoksi. Epämieluisimmaksi myöhäisliikenteessä työskentely koettiin Kuopiossa, Turussa, Tampereella ja Lahdessa (kuva 25).



Kuva 25 Turvattomuuden vaikutus henkilöstön työhön suhtautumiseen.

Vastaajista 4 % on täysin samaa mieltä ja 9 % melko samaa mieltä väittämästä ”Olen harkinnut työpaikan tai -tehtävän vaihtoa, koska turvattomuus on lisääntynyt joukkoliikenteessä.” Eniten työpaikan tai -tehtävän vaihtoa harkitsevia on Tampereella ja Turussa (kuva 26).



Kuva 26 Turvattomuuden vaikutus henkilöstön haluun vaihtaa työpaikkaa tai -tehtäviä.

5.3.6 Tärkeimmät kehittämiskohteet

Myös henkilöstön edustajia pyydettiin nimeämään annetuista vaihtoehtoista kolme tärkeintä kehittämiskohdetta. Kaupungeittain eriteltyinä henkilökunnalta eniten parannusehdotuksia saivat (suluissa osuus kaikista vastauksista):

- Tampere
 - o Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina (17,6 %)
 - o Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin (12,2 %)
 - o Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua (10,1 %)
- Turku
 - o Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina (16,0 %)
 - o Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua (15,3 %)
 - o Busseissa on kameravalvontalaitteistot (11,0 %)
- Oulu
 - o Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia (8,9 %)
 - o Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina (8,4 %)

- Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua (8,4 %)
- Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus ym.) (8,4 %)
- Lahti
 - Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina (13,0 %)
 - Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia (13,0 %)
 - Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua (11,1 %)
- Kuopio
 - Bussien sisätilat ovat siistit (11,9 %)
 - Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin (10,4 %)
 - Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina (9,0 %)
 - Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus ym.) (9,0 %)
- Jyväskylä
 - Bussien sisätilat ovat siistit (22,8 %)
 - Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua (6,6 %)
 - Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvalliseksi (6,6 %)
 - Hyvät liityntäyhteydet muihin busseihin (6,6 %)
- Pori
 - Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus ym.) (16,4 %)
 - Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin (10,4 %)
 - Busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua (9,0 %)
 - Bussien sisätilat ovat siistit (9,0 %)

Vaikka matkustajien ja henkilökunnan näkemykset turvallisuustasosta kokonaisuutena ovat pitkälti samansuuntaiset, eroavat heidän näkemyksensä kehittämistoimenpiteiden tärkeysjärjestyksestä jonkin verran toisistaan. Selkein ero on suhtautumisessa vartiointipalvelujen tarpeellisuuteen. Matkustajista poiketen henkilökunta näkee vartiointipalveluiden käytön tärkeänä kehittämiskohteena erityisesti viikonloppujen bussiliikenteessä. Tärkeimpänä vartiointipalveluiden käyttöä pidetään Tampereella ja Turussa sekä Lahdessa. Jyväskylässä ja Porissa vartiointia ei nähdä tarpeelliseksi. Näkökulmaero johtunee lähinnä siitä, että matkustajien näkökulmasta kuljettaja edustaa bussissa riittävää turvallisuusauktoriteettia, kun taas kuljettajat eivät itse välttämättä aina luota omaan tilannehallintaansa hankalissa tapauksissa.

Lähes kaikissa kaupungeissa kuljettajat kokevat tärkeäksi puuttua alkoholin käyttöön nykyistä tiukemmin. Myös hätänappi -tyyppistä ratkaisua pidetään tarpeellisena. Näiden kuljettajan turvallisuutta parantavien toimenpiteiden lisäksi henkilökunta toivoo, että bussien sisätilojen siisteyttä ja pysäkeillä liikkumisen turvallisuutta sekä pysäkkien valaistusta kehitettäisiin.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

6.1 Tulokset ja johtopäätökset

6.1.1 *Sosiaalinen turvallisuus joukkoliikenteessä*

Henkilökohtainen turvallisuus on yksi monista kulkuvälineen valintaan vaikuttavista tekijöistä. Pelon vuoksi julkisen liikenteen käyttöä vältetään tiettyyn aikaan, tietyllä alueella tai sitä ei käytetä lainkaan. Tutkimusten mukaan rikoksen pelko ja häiriöt vaikuttavat merkittävästi potentiaalisten joukkoliikennematkustajien halukkuuteen käyttää joukkoliikennettä, ja ne vähentävät myös nykyisten joukkoliikennematkustajien joukkoliikenteen käyttöä. Matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden parantamisella on näin ollen myös taloudellista merkitystä.

Matkustajien lisäksi turvallisuus koskettaa suoraan myös joukkoliikenteen parissa työskenteleviä, erityisesti linja-autojen kuljettajat joutuvat työssään varautumaan erilaisiin turvallisuusriskeihin. Turvallisuusriskit näkyvät käytännössä työssä viihtymiseen ja työssä jaksamiseen liittyvinä tekijöinä.

6.1.2 *Turvattomuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä*

Nyt toteutettu seitsemän kaupungin tutkimus todentaa, että turvattomuus ja turvattomuuden tunne on ongelma myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella, joskin eroja kaupunkien välillä esiintyy. Ongelmien suuruus ja merkittävyys ovat pääkaupunkiseudun ulkopuolella yleisesti pienempiä, mutta jossain määrin ongelmia esiintyy kaikissa kaupungeissa. Nyrkkisääntönä näyttää kuitenkin olevan, että mitä suurempi kaupunki niin sitä suuremmat ongelmat.

Kokonaisuutena trendi on täysin vastaava kuin pääkaupunkiseudullakin eli arjen työmatkaliikenne sujuu hyvin ja sen osalta turvallisuuden taso arvioidaan yleisesti erittäin hyväksi. Ja vielä arjen myöhäisliikenteessäkin turvallisuuden taso on hyvällä mallilla, mutta viikonlopun myöhäisliikenteessä turvallisuus laskee tyydyttävälle tai paikoin jopa huonolle tasolle.

Kussakin tutkimuksen kohdekaupungissa on joukkoliikenteen matkustajilla ollut omakohtaisia kokemuksia häiriköinnistä ja väkivallasta sekä havaintoja muihin matkustajiin kohdistuvista häiriköinneistä ja väkivallanteoista. Näin on myös Porissa, Kuopiossa ja Oulussa, joiden bussiliikennettä arvioidaan turvallisuuden kannalta kaikkein positiivisimmin. Huonoimmaksi turvallisuustilanne arvioidaan suurimmissa kaupungeissa Turussa ja Tampereella, joissa omakohtaiset kokemukset häiriköinnistä ja väkivallasta bussiliikenteen piirissä ovat lähes pääkaupunkiseudun tasolla.

Linja-auton kuljettajien osalta kyse on astetta yleisemmästä ja siten myös vakavammasta ongelmasta kuin matkustajien kohdalla. Kuljettajista noin puolet on joutunut häiriköinnin kohteeksi bussissa tai pysäkillä ja jonkinasteisen väkivallan kohteeksi on joutunut lähes joka kymmenes kuljettaja. Käytännössä lähes jokainen on nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä tai väkivaltaa pysäkeillä tai busseissa. Tutkimuksen tulosten perusteella ongelmat keskittyvät lähes täysin

viikonloppuihin ja avoimien kommenttien perusteella ongelmat keskittyvät usein myös tiettyihin linjoihin ja tiettyihin myöhäisvuoroihin.

Tutkimukseen osallistuneilla oli myös mahdollisuus avoimiin kommentteihin liittyen tutkittavaan aihealueeseen. Näissä avoimissa terveisissä nousi varsin selvästi esille kuljettajien merkitys turvallisuuden tunteen luojana. Kuljettajan rooli on kaksitahoinen; toisaalta kuljettaja luo turvallisuuden ilmapiiriä jo pelkällä läsnäolollaan tai toisaalta kuljettaja voi omalla toiminnallaan myös olla aiheuttamassa turvattomuutta.

Kuljettajan rooli turvallisen ilmapiirin luojana on varsin haasteellinen ja ristiriitainen. Ongelmatilanteissa kuljettaja on pääsääntöisesti yksin ja hänen toimintamahdollisuutensa ovat lainsäädännön puitteissa melko rajatut. Tämä näkyy myös kuljettajien omista arvioista tärkeimmistä kehittämiskohteista eli Jyväskylää ja Poria lukuun ottamatta muissa kaupungeissa kuljettajat pitivät erittäin tärkeänä kehittämiskohteena sitä, että vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina. Turvallisen ilmapiirin luoja eli kuljettaja tarvitsee omasta mielestään ulkopuolista apua turvallisuuden takaamiseksi. Lisäksi kuljettajien omista avoimissa kommentteissa oli runsaasti toiveita lisäkoulutuksesta turvallisuusasioihin liittyen.

Varsinaiseen sosiaaliseen turvallisuuteen liittyvien tekijöiden lisäksi kyselytutkimuksen avoimissa vastauksissa nousi esiin kuljettajien ajotavan merkitys osana kokonaisturvallisuutta. Rauhallinen liikkeelle lähtö sekä ajotapa luovat omalta osaltaan matkustajille turvallisen ilmapiirin, kun taas esim. nopeat kiihdytykset ja kännykkään puhuminen ajon aikana heikentävät turvallisuuden tunnetta.

6.1.3 *Turvattomuuden vaikutukset*

Työssä kartoitettiin myös turvattomuuden ja turvallisuuden tunteen vaikutuksia matkustajien matkustuskäyttäytymiseen ja kuljettajien työskentelyolosuhteisiin. Matkustajien osalta turvattomuuden vaikutukset matkustajakäyttäytymiseen ovat kokonaisuutena hyvin pitkälle suhteellisesti samaa suuruusluokkaa kuin pääkaupunkiseudullakin. Tätä voi pitää hieman yllättävänä, koska pääkaupunkiseudun ongelmat olivat kuitenkin astetta vakavammat.

Nykyisistä bussimatkustajista 9 % ilmoitti vähentäneensä joukkoliikenteen käyttöä turvattomuuden lisääntymisen vuoksi. Toisaalta nykyisistä matkustajista 15 % voisi lisätä matkustamistaan, mikäli voisi paremmin luottaa matkustusturvallisuuteen. Luvut olivat täsmälleen samat kuin pääkaupunkiseudun bussiliikenteessäkin.

Empiirisessä kyselytutkimuksessa saadut arviot vaikutuksista ovat melko hyvin linjassa kansainvälisissä tutkimuksissa esitettyjen tulosten kanssa. Ison-Britannian Department for Transport:in (DFT) tutkimuksessa ”Personal Security on Public Transport: Guidelines for Operators” 22 % vastaajista ilmoitti, että matkustaisi enemmän julkisilla kulkuvälineillä, jos turvallisuustoimenpiteet olisivat käytössä. Näistä matkoista 40 % olisi iltaisin tapahtuvia vapaa-aikaan liit-

tyviä matkoja. Toisen DFT:n tutkimuksen, ”Perceptions of Safety from Crime on Public Transport”, mukaan henkilökohtaista turvallisuutta lisäävät toimenpiteet lisäisivät julkisen liikenteen matkoja noin 11 %.

Tämän tutkimuksen seitsemässä kohdekaupungissa tehdään vuosittain yhteensä noin 70 miljoonaa joukkoliikennematkaa, joten turvallisuuden parantamisella saadut hyödyt voivat olla myös taloudellisesti merkittäviä. Viiden prosentin lisäys matkoihin merkitsisi 3,5 miljoonaa matkaa vuodessa, ja yhden prosentin lisäys 700 000 matkaa vuodessa. Kaupunkikohtaiset taloudelliset vaikutukset eivät luonnollisestikaan ole yhtä vaikuttavia kuin pääkaupunkiseudulla, mutta turvallisuus on myös merkittävä laadullinen ja matkustusmukavuuteen liittyvä tekijä. Tilanteessa, jossa taistellaan laskevia käyttäjämääriä vastaan, turvallisuustekijät ovat yksi mahdollinen keino koettaa pysäyttää negatiivinen kehitys tai jopa kääntää kehitystä positiiviseen suuntaan.

Linja-auton kuljettajien osalta turvattomuuden vaikutukset liittyvät pitkälti työn mielekkyyteen ja työssä jaksamiseen. Koettu häiriköinti ja väkivalta jäävät vaivaamaan mieltä ja pahimmillaan aiheuttavat ahdistusta tai jopa työpaikan vaihtoja. Turkulaisista kuljettajista peräti 75 % pitää joukkoliikenteen turvattomuutta vakavana ongelmana. Toisaalta Porissa, jossa turvallisuusasiat ovat parhaalla tasolla, turvattomuutta pitää ongelmana 37 % kuljettajista. Henkilökunnasta neljännes ei työskentele turvattomuuden tunteen vuoksi mielellään arkisin iltaiikaan, ja kolmannes ei työskentele mielellään viikonloppuisin myöhäisliikenteessä. Ongelmallisimmilla paikkakunnilla eli Turussa ja Tampereella viidesosa kuljettajista on jopa harkinnut työpaikan tai -tehtävän vaihtoa, koska kokee turvattomuuden lisääntyneen.

Turvattomuus ja turvattomuuden tunne ei ongelmana ole tämän työn kohdekaupungeissa yhtä vakava kuin pääkaupunkiseudulla. Ero ei kuitenkaan ole niin suuri, etteikö jonkinasteisesta ongelmasta voida puhua myös näissä kaupungeissa. Turussa ja Tampereella ongelma on selvästi olemassa ja muissa kaupungeissa ongelma on lievempi, mutta ei kuitenkaan kokonaan olematon. Turvattomuus ja turvattomuuden tunne ei ole pelkästään mukavuustekijä, vaan sillä on myös taloudellisia vaikutuksia sekä matkustajamääriin että työntekijöiden työssä jaksamiseen liittyen. Kokonaisuutena turvattomuus ja turvattomuuden tunne aiheuttavat erilaisina kustannuksina ja tulonmenetyksinä valtakunnan tasolla useiden miljoonien eurojen vuosikustannukset joukkoliikennejärjestelmälle. Kaupunkikohtaisesti taloudelliset vaikutukset ovat luonnollisesti pienempiä, mutta joukkoliikenteen käyttäjien keski-ikäen noustessa turvallisuusasioiden painoarvo tulee kasvamaan ja siten myös taloudellisten vaikutusten merkittävyys kasvaa edelleen.

6.1.4 *Kaupunkikohtaisia huomioita*

Suuri osa työssä esille nousseista havainnoista ja toimenpide-ehdotuksista koskee kaikkia tutkimuksen kohdekaupunkeja, ja niiden toteuttamiselle olisi eduksi, että ne pyrittäisiin toteuttamaan mahdollisimman kattavasti yhteisrintamassa. Osa toimenpide-ehdotuksista on luonteeltaan sellaisia, että niiden toteuttamista tulisi harkita valtakunnantasolla, mutta osa kohdistuu kaupunki- tai peräti lii-

kennöitsijätasolle. Seuraavassa on kuvattu lyhyesti kaupungeittain tärkeimpiä kehittämistoimenpiteitä, jotka on johdettu sekä matkustajien että henkilökunnan näkökulmista.

Tampere

Tampereella arjen työmatkaliikenne sujuu erittäin hyvin sosiaalisen turvallisuuden näkökulmasta. Ongelmat keskittyvät viikonlopun myöhäisliikenteeseen. Tampereella keskeistä on alkoholin käyttöön puuttuminen linja-autoissa nykyistä tiukemmin. Alkoholin käyttöön puuttumiseksi on useita eri menetelmiä, joita on esitelty toimenpide-ehdotukset -osiossa. Keskeistä on luoda yhteiset pelisäännöt ja tiedottaa niistä omalle henkilökunnalle ja matkustajille. Vasta tämän jälkeen ryhdytään tarvittaessa toimenpiteisiin niiden noudattamiseksi.

Arkivuorot sujuvat rauhallisesti sekä matkustajien että kuljettajien mukaan, mutta kuljettajat toivovat apua viikonlopun myöhäisvuorojen rauhoittamiseksi. Lähihinä kyseeseen tulisivat joko vartioliikkeen järjestyksenvalvojat tai oman organisaation järjestyksenvalvojakoulutuksen saaneet henkilöt. Myös tiiviimpää yhteistyötä poliisin kanssa tulee tarkastella, mikäli resurssit sen sallivat.

Osana sosiaalista turvallisuutta tulee huolehtia myös liikenneympäristön turvallisuudesta. Turvallinen liikkuminen pysäkeillä ja linja-autossa nousi tärkeimpien kehittämistekijöiden joukkoon; erityisesti pysäkkien liukkaudentorjuntaan haluttiin lisäpanostuksia.

Turku

Turussa sosiaalisen turvallisuuden parantamisen keskeiset tarpeet liittyvät viikonlopun myöhäisliikenteen rauhoittamiseen. Normaali arkiliikenne sujuu hyvin.

Ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä on alkoholin käyttöön puuttuminen ohjeistuksen muodossa. Joukkoliikennevälineissä päihdyttävän aineen nauttiminen on järjestyslain mukaan rikos, josta voidaan määrätä sakkorangaistus – tämä tosiasia tulee saattaa kaikkien osapuolien tietoon. Sen lisäksi, että asiasta tiedotetaan, sitä pitää myös valvoa ensisijaisesti kuljettajien toimesta ja tarvittaessa yhdessä virkavallan kanssa tai yhdessä vartioliikkeiden järjestyksenvalvojen kanssa.

Mikäli ongelmia ilmenee, on ensisijaisen tärkeää saada apua paikalle nopeasti. Busseissa tämä onnistuu kuljettajan hätänapin avulla, ja pysäkeillä tulisi informoida avunsaannin yhteysnumero sekä paikantamista helpottava pysäkin numero.

Oulu

Oulussa sosiaalisen turvallisuuden tila on kokonaisuutena varsin hyvällä tasolla: arjen työmatkaliikenteessä turvallisuus on kiitettävä ja viikonlopun myöhäisliikenteessäkin kohtalaisen hyvä. Tärkeimmät kehittämistoimenpiteet liittyvätkin

enemmän joukkoliikenteen infrastruktuurin turvallisuustekijöiden kehittämiseen kuin esim. häiriköintiin puuttumiseen. Keskeisiä kehittämiskohteita ovat pysäkkien siisteys ja valaistus sekä niiden yhteydessä olevat pyörien turvalliset säilytyspaikat.

Kuljettajien näkökulmasta tarvetta olisi myös viikonloppuiltaisin järjestyksenvalvojille, vaikkakin Oulussa kuljettajat arvioivat turvallisuustilanteen kohtuullisen hyväksi myös viikonlopun myöhäisvuoroilla. Alkoholin käyttöön puuttuminen nähdään hyvin tärkeänä myös Oulussa.

Lahti

Lahdessa matkustajien ja kuljettajien näkemykset kehittämiskohteiden tärkeysjärjestyksestä ovat osin ristiriitaisia. Kuljettajat näkevät tärkeimpänä vartioliikkeen järjestyksenvalvojen läsnäolon viikonlopun myöhäisliikenteessä; matkustajat eivät pidä asiaa tärkeimpien kehittämiskohteiden joukkoon kuuluvana. Sen sijaan samaa mieltä ollaan pysäkkien siisteyden, valaistuksen ja liikkumisen turvallisuuden kehittämisen tärkeydestä.

Lisäksi kuljettajat painottavat hätänappijärjestelmän tärkeyttä. Hätätilanteessa avun kutsuminen ja sen saaminen tulisi tehdä mahdollisimman helpoksi ja nopeaksi. Myös Lahdessa alkoholin käyttöön busseissa tulisi puuttua nykyistä enemmän sekä matkustajien että kuljettajien mielestä.

Kuopio

Kuopiossa bussimatkustajat arvioivat kokonaisuutena sosiaalisen turvallisuuden tilaa positiivisimmin. Arkiliikenne sujuu erittäin hyvin ja viikonlopun myöhäisliikennekin kohtuullisen hyvin. Myös kuljettajat pitävät arjen tilannetta varsin hyvänä, mutta viikonlopun myöhäisliikenteen turvallisuuteen he suhtautuvat matkustajia kriittisemmin.

Sekä matkustajat että kuljettajat ovat samaa mieltä, että alkoholin käyttöön busseissa tulee puuttua nykyistä tiukemmin. Kuljettajat kaipaavat tähän myös apua viikonloppuisin eli he näkevät tärkeänä kehittämiskohteena vartioliikkeen järjestyksenvalvojen käyttämisen viikonlopun myöhäisliikenteessä. Lisäksi kuljettajat korostavat bussien sisätilojen siisteyden merkitystä.

Keskeisiä kehittämiskohteita ovat myös pysäkkien siisteys, valaistus ja liukkaudentorjunta. Pysäkeillä ja busseissa liikkumisen turvallisuus tullee korostumaan tulevaisuudessa käyttäjäkunnan ikääntyessä.

Jyväskylä

Jyväskylässä matkustajat nostavat tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi alkoholin käyttöön puuttumisen busseissa. Myös kuljettajat nostavat asian yhdeksi tärkeimmistä kehittämiskohteiksi, mutta sen edelle sijoittuvat bussien sisätilojen siisteys ja hätänappijärjestelmä, jolla apua saadaan kutsuttua nopeasti paikalle tilanteen niin vaatiessa. Jyväskylässä kuljettajat eivät toivo järjestyksenvalvoja

busseihin edes viikonloppuisin, joka poikkeaa muiden kaupunkien kuljettajien kehittämistarvenäkemyksistä.

Jyväskylässä nousi muita vertailukaupunkeja korkeammalle kehittämiskohteissa kadun ylityksen turvallisuus pysäkkien yhteydessä, jossa avoimien kommenttien perusteella ongelmat ovat keskittyneet erityisesti Vapaudenkadun pysäkkien ympäristöön.

Pori

Porissa sekä bussimatkustajat että erityisesti kuljettajat arvioivat sosiaalisen turvallisuuden tilaa positiivisesti. Arkiliikenne sujuu erittäin hyvin ja viikonlopun myöhäisliikennekin kohtuullisen hyvin. Kuljettajat suhtautuvat muita vertailukaupunkeja selvästi positiivisemmin myös viikonlopun myöhäisliikenteen turvallisuuteen.

Hyvä turvallisuustilanne näkyy myös kehittämistarpeiden priorisoinnissa, jossa korkeimmalle nousivat bussien sisätilojen siisteys ja pysäkkien kunnossapito. Vaikka Porissa sosiaalisen turvallisuuden taso on varsin hyvä, on sielläkin kuljettajien näkemyksen mukaan tarvetta tiukentaa alkoholin käyttöön puuttumista busseissa.

6.2 Toimenpide-ehdotuksia

Tässä työssä esitettyjen toimenpide-ehdotuksien pohjana on käytetty pääkaupunkiseudun tutkimuksessa luotua perusrunkoa. Toimenpide-ehdotukset on päivitetty tämän työn kohdekaupunkien näkökulmasta.

Toimenpide-ehdotusten laadinnassa on hyödynnetty kirjallisuus- ja kyselytutkimuksessa esille nousseita kehittämistarpeita. Lisäksi oma panoksensa toimenpide-ehdotuksien painotuksiin ja sisältöön on asiantuntijatyöryhmissä käydylle keskustelulla ja ideoinnilla. Toimenpide-ehdotuksilla ei haluttu niinkään luoda uusia itsenäisiä ohjeistuksia, suunnitelmia tai sääntöjä vaan pikemminkin integroida sosiaalisen turvallisuuden näkökulmia nykyisiin järjestelmiin. Kyseessä on turvallisuusnäkökulman saaminen osaksi jokapäiväistä toimintaa.

6.2.1 Turvallisuuspolitiikka, yhteistyö, turvattomuuden tunteen vähentäminen

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen ollaan parhaillaan laatimassa joukkoliikenteen turvallisuusstrategiaa. Vastaava strategia olisi hyvä toteuttaa soveltaen myös valtakunnan tasolla. Tietyissä perusasioissa olisi hyvä olla samat säännöt ja toimintatavat kaikkialla Suomen joukkoliikenteessä. Lähtökohdat luodaan lainsäädännössä, mutta loppujen lopuksi aika harva esim. tietää mitä alkoholin nauttimisesta joukkoliikenteessä on säädetty; puhumattakaan siitä kuinka sen käyttöä valvotaan ja mitkä ovat mahdolliset seuraamukset väärinkäytöksistä.

Kokonaisuutena sosiaalinen turvallisuus joukkoliikenteessä ei ole ainoastaan joukkoliikenteen oma asia, vaan kyseessä on yhteiskunnallinen ilmiö, joka kuuluu laajasti eri osapuolille. Tilanteen parantaminen kuuluu niin joukkoliikenne-

operaattoreille, joukkoliikenteen tilaajille kuin yhteiskunnan järjestyksestä vastaavillekin. Parhaaseen lopputulokseen päästään yhteistyöllä, johon kaikki osallistuvat osaamisellaan ja resursseillaan.

Taulukko 2 Toimenpide-ehdotuksia joukkoliikenteen turvattomuuden vähentämiseksi turvallisuuspolitiikan ja yhteistyön keinoin.

Toimenpide	Sisältö
1. Osapuolten roolit ja yhteistyö	Toimintamallin luominen yhteistyön aloittamiseksi ja kehittämiseksi
1.1. Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian laatiminen	Yhteistyön lähtökohtana tulee olla yhteinen sitoutuminen ja strategia. Yhteistyön visio, tavoitteet ja toteutussuunnitelma tulee kirjata yksiin kansiin. Toimenpiteinä: <ul style="list-style-type: none"> - määritetään vastuutahot - määritellään yhtenäinen turvallisuusnormisto ja toimintatavat - resursoidaan toiminta - jalkautetaan strategia - vakiinnutetaan seuranta strategia
1.2. Kilpailutuksen valvonta ja ohjaus	Kilpailutetussa liikenteessä hyvin hoidetusta liikennöinnistä maksetaan bonusta asiakastyytyväisyyden perusteella. Sisällytetään sosiaalinen turvallisuus osaksi asiakastyytyväisyyden seurantaan. Toimenpiteinä: <ul style="list-style-type: none"> - sisällytetään turvallisuustekijät ja häiriötilanteiden hoito mahdollisuuksien mukaan kilpailutekijäksi alan sopimukseen (esim. turvallisuussertifikaatti, minitason määrittely) - määritellään valvonnan organisoimisen laatuksiteerit - määritellään kriteerit, bonukset ja sanktiot sopimuspolitiikka
2. Rahoitus	Rahoitusmahdollisuuksien kartoitus
2.1. Rahoitusanalyysi ja poliittinen arvokeskustelu	Turvattomuus maksaa valtakunnan laajuisesti vuositasolla erilaisina kustannuksina ja tulonmenetyksinä miljoonia, jopa kymmeniä miljoonia euroja. Rahoitusanalyysi auttaa konkretisoimaan ongelman taloudelliset vaikutukset ja myös uudet mahdollisuudet resursoimiseen. Tulevassa EU:n 7. puiteohjelmassa Security -teema kokonaisuudessaan on ennakkotietojen mukaan vahvassa roolissa. Teeman tarkastelu suhteessa joukkoliikenteeseen voi avata mahdollisuuksia myös rahoituksen saamiseksi. Toimenpiteinä: <ul style="list-style-type: none"> - määritetään vastuutaho/-tahot - kohdistetaan varoja lyhyellä ja pitkällä aikavälillä - tehdään turvallisuustoimien kustannus / hyötyanalyysi - selvitetään yhteisostojen mahdollisuutta - standardoidaan mittausjärjestelmän - selvitetään ja hyödynnetään EU:n rahoitusmahdollisuuksia selvitys

Toimenpide	Sisältö
2.2. <i>Joukkoliikenteen imagon parantaminen</i>	<p>Joukkoliikenne on kaikkien yhteinen asia, tai ainakin siihen tulee pyrkiä. Positiivisuuden, aidon yhteisöllisyyden ja välittämisen viestiminen oman henkilökunnan, yhteistyökumppaneiden ja matkustajien suuntaan voi saada aikaan muualla maailmalla havaitun ”positiivisen kierteen”. Imagon parantua lipputulot lisääntyvät, saavutetaan kustannussäästöjä ja lippujen hintaa saadaan painettua alas. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - edistetään PPP -rahoitusmalleja <ul style="list-style-type: none"> o ”kauppakeskuksen oma asema” -ajattelu - luodaan yhteisöllisyyttä ja sosiaalista valvontaa - kampanja joukkoliikenteessä käyttäytymisestä <p>viestintä / markkinointi</p>
3. <i>Viestintä ja markkinointi</i>	<p>Joukkoliikenteen turvattomuuden vähentäminen viestinnän keinoin</p>
3.1. <i>Tiedottaminen / matkustajien ohjeistus</i>	<ul style="list-style-type: none"> - valvonnasta tiedottavat tarrat pysäkeille ja busseihin - päihdyttävien aineiden käyttökieltokyltit joukkoliikennevälineisiin ja asemille - järjestyksikkömuksen rikosluonteesta tiedottaminen <p>ohjeistus</p>
3.2. <i>Matkustajien (häiriötilanne) ohjeistus</i>	<p>Hädässä avun tulee olla lähellä. Toiminta tulee ohjeistaa selkeästi ja järjestelmän tulee toimia luotettavasti. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - asetetaan ohjeistus esille joukkoliikennevälineisiin, pysäkeille ja asemille sekä aikataulukirjoihin - kerrotaan mihin voi/pitää ottaa yhteyttä hätätilanteessa <p>ohjeistus</p>
3.3. <i>Henkilökunnan häiriötilanneohjeistus</i>	<p>Ongelmiin on tartuttava yhdessä ja yhtenevin keinoin. Sooloilu vähentää tehokkuutta. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - luodaan yhtenäinen ohjeistus ja toimintatapa koko joukkoliikenteen henkilökunnalle - kartoitetaan nykyiset hyvät käytännöt ja jalkautetaan ne muihin organisaatioihin <p>ohjeistus</p>
3.4. <i>Asennekasvatus</i>	<p>Nuoret ovat keskeinen taho sekä joukkoliikenteen käyttäjien keskuudessa että myös häiriköintiin syyllystyviä selvitettyä. Sanoma turvallisuuden merkityksestä ja häiriköinnin seurauksista tulee välittää eteenpäin. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toteutetaan katu-uskottavia kampanjoita kouluissa: joukkoliikenteen hyödyt, vahingontekojen vakavuus ja seuraukset - yhteistyökumppanina opetussektorin toimijat - luodaan matkustajien keskuuteen yhteisöllisyyttä ja ”mehenkeä” - tiedotetaan yhteisistä ”pelisäännöistä” <p>kampanja / viestintä</p>

<i>4. Seuraamusten kiristäminen</i>	
<i>4.1 Järjestysrikkomuksen rikosluonteesta ja sakkorangaistuksesta tiedottaminen</i>	Matkustajien käyttäytymismalleihin vaikuttavat häiriökäyttäytymisestä odotettavissa olevat seuraamukset. Toimenpiteinä: - informoidaan matkustajia järjestysrikkomuksen sisällöstä ja seuraamuksista - käytetään tarvittaessa aktiivisesti hyväksi oikeutta kutsua poliisi paikalle
<i>5. Alkoholin käyttöön puuttuminen</i>	
<i>Alkoholin käyttöön puuttuminen</i>	Turvallisuustyön eteenpäin viemiseksi alkoholin käyttöön puuttuminen on erittäin tärkeää. Toimenpiteinä: - luodaan yhtenevät pelisäännöt alkoholin käyttöön puuttumiseen - toteutetaan ”(avonaiset) pullot pois” -tyyppinen tehokampanja alkoholin käyttökiellosta joukkoliikenteessä - käynnistetään tehotarkastukset - harkitaan nollatoleranssijattelua

6.2.2 *Joukkoliikenneinfrastruktuurin ja liikennevälineiden suunnittelu ja kunnossapito*

Joukkoliikenteen turvallisuutta voidaan parantaa ja erityisesti turvattomuuden tunnetta vähentää myös joukkoliikenneinfrastruktuurin suunnittelun ja kunnossapidon keinoin. Tästä hyvänä esimerkkinä toimii Isossa-Britanniassa konseptoitu käsite CPTED (Crime prevention through environmental design), jossa sosiaaliset turvallisuustekijät on viety kiinteäksi osaksi infrastruktuurin suunnittelua.

Infrastruktuurin suunnittelu on osaamisalueena sellainen, että matkustajat eivät juurikaan ole suoraan tuoneet esille mahdollisia ratkaisuja vaan pikemminkin ongelmia, jotka vaativat ratkaisuja. Suurin osa esille tulleista ongelmista voidaan ratkaista useammalla eri tavalla ja eri kulurakenteella.

Joukkoliikenneinfrastruktuurin ja liikennevälineiden suunnitteluun ja kunnossapitoon liittyvät toimenpide-ehdotukset on saatu yhdistelemällä kansainvälisiä hyviä käytäntöjä, matkustajien esille tuomia ongelmia ja asiantuntijaryhmässä koostettuja näkemyksiä mahdollisista / tarpeellisista jatkotoimista turvallisuuden parantamiseksi. Kehittämisehdotukset on esitetty taulukossa 6.1.

Taulukko 3 Toimenpide-ehdotuksia joukkoliikenteen turvallisuuden vähentämiseksi infran ja kulkuvälineiden suunnittelun ja kunnossapidon avulla.

Toimenpide	Sisältö
<i>1. Pysäkkien, asemien ja terminaalien suunnittelun parantaminen</i>	Turvattomuuden vähentäminen suunnittelullisin toimenpitein
<i>1.1. Pysäkkien turvallisuussuunnittelun periaatteiden tarkistaminen ja yhdenmukaistaminen</i>	<p>Turvallinen pysäkkiympäristö on valoisa ja siisti, ja siellä on saatavilla tietoa joukkoliikenteestä sekä tarvittaessa tiedot hätäavun kutsumiseksi. Nykyiset suunnitteluohjeet päivitetään sosiaalisen turvallisuuden näkökulmalla. Ohjeistuksessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - turvallisuussuunnittelussa otetaan huomioon myös lähialueet ja kulkuväylät pysäkeille - huomioidaan makaamisen estäminen penkkiratkaisuissa - huomioidaan esteettömyys - poistetaan näkemäesteet <p>Turvallisen pysäkkialueen varusteita ovat mm.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hyvä valaistus - kameravalvonta (mahdollisesti siirrettävä, kierto keskeisillä pysäkkialueilla) - (reaaliaikainen) matkustajainformaatio - kunnolliset roska-astiat, jotka tyhjenetään säännöllisesti <p>ohjeistus</p>
<i>1.2. Matkustajainformaation edelleen kehittäminen</i>	<p>Epätietoisuus luo turvattomuutta. Toimintahäiriön tai välikohtauksen sattuessa matkustajien on hyvä tietää mistä on kyse. Matkustajainformaatio tulee ohjeistaa ja sosiaaliseen turvallisuuteen vaikuttavat näkökulmat kartoittaa. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - varmistetaan matkustajainformaation ajantasaisuus ja sisältö - pyritään reaaliaikaiseen aikatauluinfoon - parannetaan poikkeustilanne-/häiriötiedottamista
<i>1.3. Valaistuksen parantaminen ja ylläpito</i>	<p>Valaistus on yksi keskeisiä turvallisuutta edistävästä ja turvallisuuden tunteeseen liittyvistä perustekijöistä. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kunnostetaan valaistus pysäkeillä kampanjaluonteisesti - yhtenäistetään tarkastus- ja korjauskäytännöt <p>toimintamalli</p>
<i>1.4. Pysäköinnin kehittäminen</i>	<p>Liityntäliikenne on olennainen osa joukkoliikenteen matkakettua. Sosiaalinen turvallisuus on kokonaisuus, jonka pitää ulottua myös liityntäpysäköintiin. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lisätään vahvatekoisia telineitä pyöriä varten - tarvittaessa kameravalvonta suurimmille liityntäpysäkeille

<i>Toimenpide</i>	<i>Sisältö</i>
<i>3.2. Asemien ja kaluston jatkuva kunnossapito ja huolto</i>	Broken window -ajattelun sisäistämällä on saavutettu hyviä tuloksia useissa kansainvälisissä mallikohteissa. Toimenpiteinä: <ul style="list-style-type: none"> - korjataan valaistus ja viat säädettyssä minimiajassa - poistetaan töhryt säädettyssä minimiajassa - otetaan käyttöön vikailmoitusnumero ja reagoidaan ilmoitukseen (korjaus- ja siivouspartiot) - parannetaan pysäkkien ja kaluston siisteyttä - informoidaan korjausten kustannuksista ja vaikutuksista toimintamalli

6.2.3 *Kuljettajan roolin kehittäminen*

Linja-autoliikenteessä kuljettaja on keskeisessä asemassa positiivisen matkustuskokemuksen luojana. Kuljettaja ei ole ainoastaan kuljettamassa bussia vaan hän on liikennöitsijän virallinen edustaja, jolla on vastuullaan koko kuljetustahtuman onnistuminen. Kyseessä on loppujen lopuksi varsin kokonaisvaltainen ja vastuullinen tehtävä, joka usein ratkaisee myös asiakkaiden tyytyväisyyden ja jopa tulevaisuuden joukkoliikenteen käytön.

Sosiaalisen turvallisuuden näkökulmasta kuljettajan roolin ja statuksen tulee olla sellainen, joka mahdollisimman tehokkaasti ehkäisee häiriöt ja on pelkällä läsnäolollaan luomassa turvallista ilmapiiriä. Toisille kuljettajille tällainen karisma, itsevarmuus ja tilannehallinta on luontaista, toiset tarvitsevat siinä kouliintumista. Osaaminen luo itsevarmuutta ja itsevarmuus välittyy eteenpäin; toisaalta tavallisille matkustajille lisääntyneenä turvallisuuden tunteena ja toisaalta potentiaalisille häiriköille ennaltaehkäisevänä sanattomana viestinä.

Taulukko 4 Toimenpide-ehdotuksia kuljettajien roolin kehittämiseksi.

<i>Toimenpide</i>	<i>Sisältö</i>
<i>1. Kuljettajien peruskoulutuksen kehittäminen</i>	
<i>1.1. Ammattikuljettajien ammatin arvostuksen parantaminen</i>	Jos ammattikuva on heikko, matkustajat eivät arvosta kuljettajaa ja tämän toimivaltaa, mikä johtaa potentiaalisten häiriköiden uhmaavaan käytökseen. Myös arvostuksen puute omaa työtä kohtaan voi johtaa kuljettajan provosoivaan käytökseen. Toimenpiteinä: <ul style="list-style-type: none"> - bussikuljetusalan koulutusta keskiasteelta lähtien - kuljettajien asennekasvatus - palkkausjärjestelmän kehittäminen
<i>1.2 Peruskoulutuksen sisällön kehittäminen</i>	Bussikuljettajien perustaidoissa on toisinaan puutteita. Peruskoulutuksessa huomioitavia asioita ovat mm.: <ul style="list-style-type: none"> - yleinen asenne- ja tapakasvatus - asiakaspalvelu - riittävä suomen kielen hallinta - riittävä paikallistuntemus

Toimenpide	Sisältö
1.3. Muu henkilökunnan koulutus	<p>On tärkeää, että henkilöstö tuntee peruslaitteet ja -järjestelmät riittävällä teknisellä tasolla, osaa käyttää niitä, ja tietää missä tilanteessa laitteita käytetään.</p> <ul style="list-style-type: none"> - järjestetään henkilökunnalle koulutus bussien laitteistojen ja järjestelmien teknisestä käytöstä sekä käytön periaatteista <p>Lisäksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - itsepuolustuskoulutus
1.4. Perusohjeistuksen päivittäminen	<p>Osa konflikti- ja vaaratilanteista johtuu huonosta tai puuttuvasta ohjeistuksesta. Selkeät, havainnolliset ohjeet tulisi antaa ainakin seuraavista teemoista:</p> <ul style="list-style-type: none"> - talviajo-ohjeet - bussin ovien käyttö - asiakaspalvelu
1.5. Henkilökunnan motivointi	<p>”Eturivi” tarvitsee taustajoukkojen täyden tuen työn menestykselliseen suorittamiseen. Motivointitoimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lisätään ja kehitetään koulutusta - uudistetaan palkkaus soveltuvien osin (hankalan työn lisä vaikeiksi tunnistettujen reittien ja vuorojen hoitamisesta) - lisätään johdon kiinnostusta, osallistumista ja sitoutumista turvallisuusasioihin (mm. tuki välikohtausten selvittämisessä) <p>toimintamalli</p>
2. Kuljettajien turvakoulutuksen kehittäminen	
2.1 Turvakoulutuksen kehittäminen	<p>Turvakoulutuksen sisältö tulee suunnitella yhteistyössä alan toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Mukana kehitystyössä voisivat olla mm.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - joukkoliikenteen tilaaja - liikennöitsijä - kuljettajat - poliisi - vartiointipalvelu - sosiaaliviranomaiset - hätäkeskus
2.2 Järjestyksenvalvojakoulutuksen organisointi halukkaille	<p>Järjestyksenvalvojan peruskurssi antaa hyvän perustan muulle turvakoulutukselle. Koulutukseen kuuluu kolmepäiväinen peruskurssi ja peruskurssin jälkeen suoritettavat kaksipäiväiset erityiskurssit, joilla käydään läpi voimankäyttövälineet ja niiden oikea käyttö sekä ensiapu. Peruskurssin jälkeen kuljettaja voi hakea poliisilta oikeutta toimia järjestyksenvalvojana.</p>
2.3 Turvakoulutuksen standardointi	<p>Turvakoulutuksen standardointi yhtenäistää toimintatapoja ja ohjaa siten myös matkustajien käyttäytymistä joukkoliikenteessä. Standardoidun turvakoulutuksen tulee olla pakollinen kaikille kuljettajille, ja se olisi hyvä myös päivittää säännöllisesti. Vrt. tieturvakoulutus, joka on voimassa 5 vuotta.</p>

<i>Toimenpide</i>	<i>Sisältö</i>
<i>2.4 Toimenpideohjeet hätätilanteessa</i>	Hätätilanteissa toimimista pitää ohjeistaa. Koulutusten lisäksi kuljettajille voidaan tarjota tiivis ohjeistus hätätilanteessa toimimisen pääperiaatteista. Ohjeistuksen tulee sisältää mm: <ul style="list-style-type: none"> - hätätilannetoiminnan periaatteet - teknisten apuvälineiden käyttöohjeistus - hätänumerot / suora yhteysnumero paikalliselle järjestyspoliisille - toimintajärjestys (oikeat toimijat paikalle heti) - lisätään kiertäviä ”häätäpartioita” ohjeistus
<i>3. Muut henkilöstöön liittyvät toimenpiteet</i>	
<i>3.1 Kuljettajien auktoriteetin edistäminen</i>	Kuljettajan auktoriteetti vaikuttaa matkustajan ja kuljettajan suhteeseen. Jo edellä todettiin kuljettajan ammattiarvostuksen lisääntymisen vaikutus. Muita kuljettajan ja matkustajan suhdetta edistäviä tekijöitä ovat: <ul style="list-style-type: none"> - kuljettajien pukeutuminen selkeään virka-asuun - koulutus hankalien tapausten käsittelystä
<i>3.2 Tarkastajien ja pysäköinninvalvojen toimenkuvien yhdistäminen</i>	Turussa joukkoliikenteen tarkastajien ja pysäköinninvalvojen toimenkuvat on yhdistetty, mikä on parantanut tarkastajien näkyvyyttä. Kokemukset ovat olleet hyviä, joten vastaavaa kannattaa harkita kaupungeissa, joissa tarkastajat ja pysäköinninvalvojat kuuluvat samaan organisaation.

6.2.4 *Ulkopuolinen valvonta*

Valvonnan lisäämisen ja parantamisen tarve nousi esille lähinnä viikonlopun myöhäisvuorojen osalta. Tarve ei ole samalla tavalla jatkuvaa kuin pääkaupunkiseudulla eikä kaikissa kohdekaupungeissa tarvetta jatkuvalla partioinnilla ole käytännössä lainkaan. Tarpeen suuruus tulisi arvioida ja kohdentaminen tulee suunnitella tarkasti. Yhtenä tarkasteltavana vaihtoehtona olisi ”täsmäturvamiesten” käyttö eli palvelua käytetään vain tarvittaessa erikseen sovittavan päivystysperiaatteen mukaisesti.

Samoin yhteistyön lisääminen muiden turvallisuusviranomaistahojen kanssa antaisi lisää mahdollisuuksia ja mahdollisesti myös resursseja turvallisuustyöhön. Valvonnankin osalta kaivataan kipeästi yhteistyön lisäämistä yhtenäisten menettelytapojen ja toimintaohjeiden muodossa. Myös lainsäädännön soveltaminen alaan vaikuttaa epäselvältä ja ongelmalliselta. Teknisten valvontajärjestelmien yhdenmukaistamista ja laajentamista mahdollisuuksien mukaan suositellaan.

Taulukko 5 Toimenpide-ehdotuksia joukkoliikenteen turvattomuuden vähentämiseksi valvonnan keinoin.

Toimenpide	Sisältö
1. Henkilövalvonta - vartioliikkeet ja poliisi-työ	Vartioliikkeiden ja poliisityön mahdollisuudet
1.1. Vartiointipalvelujen käyttö	<p>Mahdollisen vartiointipalvelun tulee olla näkyvää ja luottamusta herättävää, ja samalla on muistettava työn asiakaspalvelunäkökulma. Vartiointipalvelu toimii parhaiten silloin, kun pelkkä tietoisuus palveluista tai niiden nopeasta paikalle tulosta ennaltaehkäisee ongelmatilanteita. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lisätään kiertäviä partioita - kartoitetaan ongelma-kohteet - reagoidaan avunpyyntöihin nopeammin - luodaan yhtenäinen toimintaohjeistus - puututaan aktiivisesti epäkohtiin <p>toimintamalli</p>
1.2. Poliisiyhteistyön tehostaminen	<p>Turvallisuus joukkoliikenteessä on yhteistyötä, johon on saatava mukaan kaikki olennaiset tahot. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kartoitetaan poliisin näkemykset ja resurssit - luodaan kaupunkikohtaisesti suorat yhteydet paikalliseen poliisiin - informoidaan poliisia ongelmasta ja sen vaikutuksista - ideoidaan yhteistyömuotoja ja sovitaan niistä - selvitetään poliisin mahdollisuutta jalkautua ajoittain riskiaikoina joukkoliikenteen riskialueille <p>toimintamalli</p>
1.3. Nykyisen lainsäädännön hyödyntäminen	<p>Uusi järjestyslaki on muuttanut sekä henkilökunnan mahdollisuuksia puuttua tilanteisiin että kansalaisten oikeuksia. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - saatetaan nykyinen lainsäädäntö eri osapuolten tietoon - selvitetään nykyisen lainsäädännön hyödyntämismahdollisuuksia sekä rajoituksia - kehitetään lainsäädäntöä tarvittaessa (mm. vartijoiden oikeudet / toimintarajoitukset) <p>selvitys / viestintä</p>
2. Valvonta teknisillä apuvälineillä	
2.1. Kameravalvonnan käyttöönotto	<p>Selvitetään kameravalvonnan tarve kaikkein ongelmallisimmissa kohteissa. Selvitetään yhteiskäyttömahdollisuus kaupunkien muiden turvakamerapalveluja käyttävien tahojen kanssa. Toimenpiteinä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - otetaan käyttöön kameravalvonta (tarvittaessa tallentava) kriittisissä kohteissa - selvitetään ”hämäyskameroiden” käyttömahdollisuudet ja vaikutukset - valvotaan ainakin öisin ja viikonloppuisin - selvitetään yhteishankintamahdollisuuksia

KIRJALLISUUSLUETTELO

Alm C. & Lindberg E. 2000. Perceived Risk, Feelings of Safety and Worry Associated with Different Travel Modes, Pilot study. KFB-Meddelande 2000:7. KFB – Kommunikationsforskningsberedningen, Stockholm. Ruotsi.

Crime Reduction Centre. Crime Reduction Toolkits – Public Transport. Iso-Britannia. <http://www.crimereduction.gov.uk/toolkits/pt00.htm>
Luettu 12.5.2006

DFT 2006 a. Tackling crime on public transport. Department for Transport. Iso-Britannia.
http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/pdf/dft_mobility_pdf_032765.pdf Luettu 21.8.2006

DFT 2004 a. People's perceptions of personal security and their concerns about crime on public transport. Department for Transport. Iso-Britannia.
http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_control/documents/contentservertemplate/dft_index.hcst?n=10590&l=2 Luettu 20.10.2005

DFT 2003 a. Graffiti and vandalism on and around public transport – Briefing paper. Department for Transport. Iso-Britannia.
http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/pdf/dft_mobility_pdf_024496.pdf Luettu 20.10.2005

Essenberg B. 2003. Violence and stress at work in the transport sector. Working paper. International Labour Office. Geneva. Italia.
<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/transport/wp205.pdf>
Luettu 20.10.2005

Forsblom M. 2002. Turvallisuuden merkitys lähijunaliikenteessä 2002. VR Osa-
keyhtiö julkaisu. VR Henkilöliikenne Etelä-Suomi.

Heiskanen M., Roivainen O. 2005. Helsinki! Tutkimus helsinkiläisten turvallisuudesta ja Helsingin poliisin palvelukyvyistä. Poliisiammattikorkeakoulun tutkimuksia 21 / 2005.

Jussiant L. 2004. Security: an issue concerning us all. Public Transport International 5/2004 s.4-6. UITP.

Jyväskylän kaupunki, Jyväskylän maalaiskunta, Muuramen kunta, Länsi-Suomen lääninhallitus, Jyväskylän liikenne Oy 2002. Jyväskylän paikallisliikenteen linjaston tarkistaminen.

Kuopion kaupunki & Kuopion Liikenne Oy 2005. Kuopion paikallisliikennesuunnitelma 2005 – 2009.

Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Tampere, Ylöjärvi, Linja-autoliitto, Tampereen kaupungin liikennelaitos, Länsi-Suomen lääninhallitus, matkahuolto,

Liidea Oy 2005. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitelma. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennetyöryhmä.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2005a. Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 87/2005. Helsinki 2005.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2005b. Joukkoliikenne keskisuurissa kaupungeissa – vertailu ja yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2005. Helsinki 2005.

Porin kaupunki & Länsi-Suomen lääninhallitus 2005. Porin joukkoliikennesuunnitelma 2005 – 2009. Porin kaupungin suunnittelusarja C56/2005.

Macário R., Ramos A.P., Marques P. 2004. How to improve personal security in public transport. Public Transport International 2/2002. s. 18 – 20. UITP.

Poliisin ylijohdo 2006. Poliisibarometri 2005. Poliisin ylijohdon julkaisusarja 3/2006. Helsinki, sisäasiainministeriön poliisiosasto.

Rail Safety & Standards Board 2005. Railway Group, Railway Crime Report, February 2005. Rail Safety and Standards Board, Head of Risk Assessment. Iso-Britannia.

Rail Safety & Standards Board 2002. Reducing Assaults on Railway Staff. A report for Railway safety. December 2002. Rail Safety and Standards Board, Risk Solutions. Iso-Britannia.

Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto. Turun kaupungin joukkoliikennelautakunta, toimintakertomus 2004.

Turun sanomat 21.3. 2006. ”Kolme tuomittiin graffiteista.”

Asiantuntijatyöskentelyyn (19.9.2006) osallistuivat seuraavat asiantuntijat:

- Ahokanto Timo, lahden kaupunkiseudun seutuhallinto
- Ala-Maakala Ilkka, Tampereen kaupungin liikennelaitos
- Kirjavainen Pekka, Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto
- Kunnas Jouko, Insinööritoimisto Liidea Oy
- Lepistö Heikki, Turun liikennelaitos
- Maaskola Mika, Turun kaupungin joukkoliikennelautakunta
- Markkula Mikko, Koiviston Auto Oy
- Miikkola Mikael, Turun kaupungin joukkoliikennelautakunta
- Myllärniemi Katariina, liikenne- ja viestintäministeriö
- Pasanen Seija, Kuopion kaupunki
- Piippo Lea, Lahden kaupunki
- Remes Saara, Bussialan kehittämispalvelut Oy
- Suomalainen Kimmo, Koiviston Auto Oy
- Tervonen Jouko, Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto
- Tolvanen-Valkeapää Tarja, Lahden kaupunki
- Ylinampa Jaakko, Oulun kaupunki

LIITTEET

Liite 1	Matkustaja- ja kotitalouslomake
Liite 2	Henkilökuntalomake



TURVALLISUUS SUURTEN JA KESKISUURTEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ -tutkimus

HYVÄ VASTAAJA

Turvallisuus on merkittävä tekijä joukkoliikennevälineillä matkustettaessa ja joukkoliikennettä kehitettäessä. Tämän tutkimuksen tavoitteena on saada tietoa Suomen suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikennematkustajien tuntemuksista ja kokemuksista turvallisuuden suhteen, sekä parantaa saadun tiedon perusteella olemassa olevia palveluita. Tutkimukseen osallistuvat liikenne- ja viestintäministeriö sekä Tampereen, Turun, Jyväskylän, Kuopion, Oulun, Lahden ja Porin kaupungit. Tutkimus on osa liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimus-ohjelmaa (www.jotu.fi).

Palautteenne on tutkimuksen onnistumisen kannalta tärkeää, joten toivomme teiltä hetken aikaa (n. 15 min) lomakkeen täyttämiseksi. Kaikki vastaukset käsitellään luottamuksellisesti, eivätkä vastauksista ilmene yksittäisten vastaajien tiedot. **Olkaa hyvä ja palauttakaa vastauksenne viikon kuluessa oheisessa vastauslähetyksuoressa, jonka postimaksu on jo maksettu puolestanne.**

Kaikkien lomakkeen palauttaneiden kesken arvotaan joukkoliikenteen lipputuotteita ja keväisiä tuotepalkintoja. Mikäli haluatte osallistua arvontaan, täyttäkää yhteystietonne sivun alaosaan.

Kiitos avustanne ja aurinkoista kevättä!

Vastaajan yhteystiedot arvontaa varten:

Nimi _____

Osoite _____

Postitoimipaikka _____

Puhelin _____

Lisätietoja: Marko Forsblom, JP-Transplan Oy. Puh. 040 514 5100

Copyright © JP-Transplan Oy

TURVALLISUUS SUURTEN JA KESKISUURTEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ -tutkimus

YMPYRÖI SOPIVIN VASTAUSVAIHTOEHTO

1. Mitä kulkuvälinettä käytät pääasiassa päivittäisillä matkoillasi (vain tärkein väline)?

- | | |
|----------------|---------------------|
| 1. Henkilöauto | 4. Kävely |
| 2. Bussi | 5. Muu, mikä? _____ |
| 3. Polkupyörä | |

2 a. Kuinka usein matkustat bussilla?

1. Päivittäin tai lähes päivittäin
2. Joitakin kertoja viikossa
3. Joitakin kertoja kuukaudessa
4. Joitakin kertoja vuodessa

2 b. Kuinka usein matkustat bussilla arki-iltaisin (su-to)?

1. Päivittäin tai lähes päivittäin
2. Joitakin kertoja viikossa
3. Joitakin kertoja kuukaudessa
4. Joitakin kertoja vuodessa
5. En koskaan

2 c. Kuinka usein matkustat bussilla viikonlopun myöhäisvuoroilla (pe-la)?

1. Joka viikko
2. 2-3 kertaa kuukaudessa
3. Noin kerran kuukaudessa
4. Joitakin kertoja vuodessa
5. En koskaan

3. Kuinka pitkä matka kotoasi on lähimmälle bussipysäkille?

1. Alle 200 metriä
2. 200 – 390 metriä
3. 390 – 590 metriä
4. 600 – 990 metriä
5. 1 – 2 kilometriä
6. Yli 2 kilometriä

4. Millä kulkuvälineellä kuljet yleensä kotoasi bussipysäkille?

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1. Jalkaisin | 4. Henkilöautolla matkustajana |
| 2. Polkupyörällä | 5. Muulla, millä _____ |
| 3. Henkilöautolla kuljettajana | |

5. Kuinka arvioit turvattomuutta bussiliikenteessä ja sen vaikutusta omaan matkustamiseesi?

1. täysin samaa mieltä
2. melko samaa mieltä
3. melko eri mieltä
4. täysin eri mieltä

1. Olen aina kokenut oloni turvalliseksi bussiliikenteen pysäkeillä ja busseissa	1	2	3	4
2. Vältän matkustamista bussilla arki-iltaisin, koska tunnen oloni turvattomaksi	1	2	3	4
3. Vältän matkustamista bussilla viikonloppu-iltaisin, koska tunnen oloni turvattomaksi	1	2	3	4
4. Pidän turvattomuutta vakavana ongelmana bussiliikenteessä	1	2	3	4
5. Olen vähentänyt matkustamista bussilla, koska mielestäni turvattomuus on lisääntynyt	1	2	3	4
6. Lisäisin matkustamista bussilla, jos voisin paremmin luottaa matkustusturvallisuuteen	1	2	3	4
7. Tiedotusvälineissä uutisoidut väkivaltatapaukset ovat lisänneet turvattomuuden tunnettani	1	2	3	4

TURVALLISUUS SUURTEN JA KESKISUURTEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ -tutkimus

6. Arvioi bussiliikenteen turvallisuustekijöiden tärkeyttä ja nykytilaa.

Merkitse ympyröimällä sarakkeeseen A miten tärkeitä seuraavat ominaisuudet tai palvelut ovat sinulle ja sarakkeeseen B käsityksesi näiden nykyisestä tasosta.	A. Tärkeys	B. Nykytila
	1 = ei lainkaan tärkeä	1 = erittäin huono
	2 = ei kovin tärkeä	2 = melko huono
	3 = melko tärkeä	3 = melko hyvä
	4 = erittäin tärkeä	4 = erittäin hyvä

Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä

1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteydet pysäkeille	1	2	3	4	1	2	3	4
2. Hyvät liityntäyhteydet muihin busseihin	1	2	3	4	1	2	3	4
3. Kävely- ja pyörätieyhteydet on valaistu	1	2	3	4	1	2	3	4

Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys

4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä	1	2	3	4	1	2	3	4
5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia	1	2	3	4	1	2	3	4
6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)	1	2	3	4	1	2	3	4
7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)	1	2	3	4	1	2	3	4
8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta	1	2	3	4	1	2	3	4
9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina	1	2	3	4	1	2	3	4
10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina	1	2	3	4	1	2	3	4
11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin	1	2	3	4	1	2	3	4

Bussien turvallisuus ja viihtyisyys

12. Bussien sisätilat ovat siistit	1	2	3	4	1	2	3	4
13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä	1	2	3	4	1	2	3	4
14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti	1	2	3	4	1	2	3	4
15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)	1	2	3	4	1	2	3	4
16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot	1	2	3	4	1	2	3	4
17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina	1	2	3	4	1	2	3	4
18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina	1	2	3	4	1	2	3	4
19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin	1	2	3	4	1	2	3	4

Muu turvallisuus ja viihtyisyys

20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkin lähellä	1	2	3	4	1	2	3	4
21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkin lähellä	1	2	3	4	1	2	3	4
22. Kadun ylitys pysäkkien yhteydessä on järjestetty turvallisesti	1	2	3	4	1	2	3	4
23. Bussien saapuminen on helppo huomata	1	2	3	4	1	2	3	4
24. Häiriötilanteista kuulutetaan busseissa	1	2	3	4	1	2	3	4
25. Pysäkeillä ja busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua	1	2	3	4	1	2	3	4
26. Muu, mikä? _____	1	2	3	4	1	2	3	4

7. Mitkä kolme edellisen kysymyksen ominaisuuksista (1-26) ovat mielestäsi tärkeimpiä kehittämiskohteita ja kuinka haluaisit asioita parannettavan?

Ominaisuus nro _____

Ominaisuus nro _____

Ominaisuus nro _____

TURVALLISUUS SUURTEN JA KESKISUURTEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ -tutkimus

8. Onko sinulla omakohtaista kokemusta turvattomuudesta bussiliikenteessä viimeisen 12 kuukauden aikana?

A. Turvattomuus bussipysäkillä	1. Kyllä	2. Ei
1. Oletko itse joutunut häiriköinnin kohteeksi bussipysäkillä	1	2
2. Oletko nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä bussipysäkillä	1	2
3. Oletko itse joutunut väkivallan kohteeksi bussipysäkillä	1	2
4. Oletko nähnyt muihin kohdistuvaa väkivaltaa bussipysäkillä	1	2

B. Turvattomuus bussissa	1. Kyllä	2. Ei
1. Oletko itse joutunut häiriköinnin kohteeksi bussissa	1	2
2. Oletko nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä bussissa	1	2
3. Oletko itse joutunut väkivallan kohteeksi bussissa	1	2
4. Oletko nähnyt muihin kohdistuvaa väkivaltaa bussissa	1	2

9. Onko ongelmia ilmennyt tietyillä linjoilla, pysäkeillä tai tiettyinä ajankohtina?

1. Kyllä, seuraavilla linjoilla: _____
2. Kyllä, seuraavilla pysäkeillä: _____
3. Kyllä, seuraavina aikoina: _____

10. Mikäli olet tuntenut bussilla matkustamisen turvattomaksi, oletko korvannut bussin jollakin toisella liikennemuodolla?

1. En ole
2. Kyllä olen, millä ?
 1. henkilöautolla
 2. taksilla
 3. jollain muulla kulkuvälineellä, millä? _____

11. Kuinka arvioit turvallisuutta kotikaupunkisi bussiliikenteessä kouluarvosanoin (4-10)?

1. Turvallisuus kokonaisuutena _____
2. Turvallisuus arkisin työmatkaliikenteessä _____
3. Turvallisuus arkisin myöhäisliikenteessä _____
4. Turvallisuus viikonloppuisin myöhäisliikenteessä _____

12. Kuinka vakavana ongelmana pidät yleisesti turvattomuutta lähiympäristössäsi?

1. Erittäin vakavana
2. Melko vakavana
3. En kovin vakavana
4. En lainkaan vakavana

13. Sukupuoli

1. Nainen
2. Mies

14. Syntymävuosi _____**15. Asuinpaikkasi postinumero** _____**16. Ammatti**

- | | |
|------------------------------|----------------------|
| 1. Koululainen | 6. Yrittäjä |
| 2. Opiskelija | 7. Työtön |
| 3. Ammattityöntekijä | 8. Kotiäiti/-isä |
| 4. Toimihenkilö | 9. Eläkeläinen |
| 5. Johtavassa asemassa oleva | 10. Muu, mikä? _____ |

17. Muita kommentteja / terveisiä joukkoliikenteen turvallisuudesta vastaaville

KIITOS VASTAUKSESTA!



TURVALLISUUS SUURTEN JA KESKISUURTEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ – HENKILÖKUNTATUTKIMUS

HYVÄ VASTAAJA

Turvallisuus on merkittävä tekijä joukkoliikennettä kehitettäessä niin matkustajien kuin henkilökunnan kannalta. Tämän tutkimuksen tavoitteena on saada tietoa henkilökunnan ja matkustajien tunteuksista ja kokemuksista turvallisuuden suhteen, sekä parantaa saadun tiedon perusteella matkustus- ja työskentelyolosuhteita suomalaisten kaupunkien joukkoliikenteessä.

Tutkimukseen osallistuvat liikenne- ja viestintäministeriö sekä Tampereen, Turun, Jyväskylän, Kuopion, Oulun, Lahden ja Porin kaupungit. Tutkimus on osa liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (www.jotu.fi).

Palautteenne on tutkimuksen onnistumisen kannalta tärkeää, joten toivomme teiltä hetken aikaa (n. 15 min) lomakkeen täyttämiseksi. Kaikki vastaukset käsitellään luottamuksellisesti, eivätkä vastauksista ilmene yksittäisten vastaajien tiedot. **Olkaa hyvä ja palauttakaa vastauksenne viikon kuluessa oheisessa vastauslähetyskuoressa, jonka postimaksu on jo maksettu puolestanne.**

Kaikkien lomakkeen palauttaneiden kesken arvotaan keväisiä tuotepalkintoja. **Mikäli haluatte osallistua arvontaan, täyttäkää yhteystietonne sivun alaosaan.**

Kiitos avustanne ja aurinkoista kevättä!

Vastaajan yhteystiedot arvontaa varten:

Nimi _____

Osoite _____

Postitoimipaikka _____

Puhelin _____

Lisätietoja: Marko Forsblom, JP-Transplan Oy. Puh. 040 514 5100

Kotiosoitteisiin postitettuja kyselyjä varten vastaajien nimi- ja osoitetiedot saatiin työnantajilta. Tiedot kerätään vain tätä tutkimusta varten, eikä niitä käytetä tai luovuteta mihinkään muuhun tarkoitukseen.

Copyright © JP-Transplan Oy

YMPYRÖI SOPIVIN VASTAUSVAIHTOEHTO**1. Onko sinulla omakohtaista kokemusta turvattomuudesta työssäsi bussiliikenteessä? Jos on, niin kuinka usein vuositasolla?****A. Turvattomuus bussipysäkeillä**

- | | | |
|--|-----------|--------------------------------------|
| 1. Oletko itse joutunut häiriköinnin kohteeksi pysäkillä | 1. En ole | 2. Kyllä olen, noin ____ krt / vuosi |
| 2. Oletko nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä pysäkillä | 1. En ole | 2. Kyllä olen, noin ____ krt / vuosi |
| 3. Oletko itse joutunut väkivallan kohteeksi pysäkillä | 1. En ole | 2. Kyllä olen, noin ____ krt / vuosi |
| 4. Oletko nähnyt muihin kohdistuvaa väkivaltaa pysäkillä | 1. En ole | 2. Kyllä olen, noin ____ krt / vuosi |

B. Turvattomuus busseissa

- | | | |
|---|-----------|--------------------------------------|
| 1. Oletko itse joutunut häiriköinnin kohteeksi bussissa | 1. En ole | 2. Kyllä olen, noin ____ krt / vuosi |
| 2. Oletko nähnyt muihin kohdistuvaa häiriköintiä bussissa | 1. En ole | 2. Kyllä olen, noin ____ krt / vuosi |
| 3. Oletko itse joutunut väkivallan kohteeksi bussissa | 1. En ole | 2. Kyllä olen, noin ____ krt / vuosi |
| 4. Oletko nähnyt muihin kohdistuvaa väkivaltaa bussissa | 1. En ole | 2. Kyllä olen, noin ____ krt / vuosi |

2. Mikäli olet kokenut työssäsi häiriköintiä tai väkivaltaa, kuinka olet suhtautunut asiaan?

(Ympyröi sopivin vaihtoehto)

1. Asia unohtuu saman tien
2. Asia jää vaivaamaan mieltä, mutta ei juuri ahdistaa
3. Asia ahdistaa mieltä ja pyrin välttämään vastaavia tilanteita
4. Asia häiritsee niin paljon, että olen esimerkiksi vaihtanut hankalia työvuoroja rauhallisempiin vuoroihin

3. Kuinka arvioit turvattomuutta työympäristössäsi ja sen vaikutusta omaan työskentelyysi?

1. täysin samaa mieltä
2. melko samaa mieltä
3. melko eri mieltä
4. täysin eri mieltä

- | | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. Olen aina kokenut oloni turvalliseksi bussiliikenteen asemilla ja junissa | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 2. En mielelläni työskentele arkisin myöhäisliikenteessä, koska tunnen oloni turvattomaksi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 3. En mielelläni työskentele viikonloppuisin myöhäisliikenteessä, koska tunnen oloni turvattomaksi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 4. Pidän turvattomuutta vakavana ongelmana bussiliikenteessä | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5. Olen harkinnut työpaikan/-tehtävän vaihtoa, koska turvattomuus bussiliikenteessä on lisääntynyt. | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 6. Tiedotusvälineissä uutisoidut väkivaltatapaukset ovat lisänneet turvattomuuden tunnettani | 1 | 2 | 3 | 4 |

4. Kuinka arvioit bussiliikenteen turvallisuutta kouluarvosanoin (4-10)?

1. Turvallisuus kokonaisuutena ____
2. Turvallisuus arkisin työmatkaliikenteessä ____
3. Turvallisuus arkisin myöhäisliikenteessä ____
4. Turvallisuus viikonloppuisin myöhäisliikenteessä ____

5. Arvioi bussiliikenteen turvallisuustekijöiden tärkeyttä ja nykytilaa.

Merkitse ympyröimällä sarakkeeseen **A** miten

tärkeitä seuraavat ominaisuudet tai palvelut

ovat sinulle ja sarakkeeseen **B** käsityksesi näiden nykyisestä tasosta.

A. Tärkeys

1 = ei lainkaan tärkeä

2 = ei kovin tärkeä

3 = melko tärkeä

4 = erittäin tärkeä

B. Nykytila

1 = erittäin huono

2 = melko huono

3 = melko hyvä

4 = erittäin hyvä

Matkat bussipysäkeille ja bussipysäkeiltä

1. Hyvät kävely- ja pyörätieyhteydet pysäkeille

1 2 3 4

1 2 3 4

2. Hyvät liityntäyhteydet muihin busseihin

1 2 3 4

1 2 3 4

3. Kävely- ja pyörätieyhteydet on valaistu

1 2 3 4

1 2 3 4

Bussipysäkkien turvallisuus ja viihtyisyys

4. Pysäkit ympäristöineen ovat siistejä

1 2 3 4

1 2 3 4

5. Pysäkit ympäristöineen ovat valoisia

1 2 3 4

1 2 3 4

6. Pysäkkien viihtyisyyttä lisätään (esim. taide)

1 2 3 4

1 2 3 4

7. Pysäkeillä on turvallista liikkua (liukkaus jne.)

1 2 3 4

1 2 3 4

8. Pääpysäkeillä on kameravalvonta

1 2 3 4

1 2 3 4

9. Vartioliikkeen turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita arki-iltoina

1 2 3 4

1 2 3 4

10. Turvamiehet tarkkailevat pysäkkialueita viikonloppuiltoina

1 2 3 4

1 2 3 4

11. Alkoholin käyttöön pysäkeillä puututaan tiukemmin

1 2 3 4

1 2 3 4

Bussien turvallisuus ja viihtyisyys

12. Bussien sisätilat ovat siistit

1 2 3 4

1 2 3 4

13. Bussit ovat ulkoisesti siistejä

1 2 3 4

1 2 3 4

14. Bussien ovet avautuvat ja sulkeutuvat turvallisesti

1 2 3 4

1 2 3 4

15. Busseissa on turvallista liikkua (liukkaus, portaat, turvatangot)

1 2 3 4

1 2 3 4

16. Busseissa on kameravalvontalaitteistot

1 2 3 4

1 2 3 4

17. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa arki-iltoina

1 2 3 4

1 2 3 4

18. Vartioliikkeen turvamiehet kiertävät busseissa viikonloppuiltoina

1 2 3 4

1 2 3 4

19. Alkoholin käyttöön busseissa puututaan tiukemmin

1 2 3 4

1 2 3 4

Muu turvallisuus ja viihtyisyys

20. Henkilöautoille on turvalliset pysäköintipaikat pysäkkien lähellä

1 2 3 4

1 2 3 4

21. Polkupyörille on turvalliset säilytyspaikat pysäkkien lähellä

1 2 3 4

1 2 3 4

22. Kadun ylittäminen pysäkin yhteydessä on järjestetty turvallisesti

1 2 3 4

1 2 3 4

23. Bussien saapuminen on helppo huomata

1 2 3 4

1 2 3 4

24. Häiriötilanteista kuulutetaan bussissa

1 2 3 4

1 2 3 4

25. Pysäkeillä ja busseissa on hätänappi, jolla voi kutsua apua

1 2 3 4

1 2 3 4

26. Muu, mikä? _____

1 2 3 4

1 2 3 4

6. Mitkä kolme edellisen kysymyksen ominaisuuksista (1-26) ovat mielestäsi tärkeimpiä kehittämiskohteita ja kuinka haluaisit niitä asioita parannettavan?

Ominaisuus nro _____

Ominaisuus nro _____

Ominaisuus nro _____

TURVALLISUUS SUURTEN JA KESKISUURTEN KAUPUNKIEN JOUKKOLIIKENTEESSÄ -henkilökuntatutkimus

Tampere

7. Kuvaile vakavin kokemuksesi väkivallan tai häiriköinnin kohteeksi joutumisesta. Mitä seurauksia siitä aiheutui? Olisiko tilanne voitu ennaltaehkäistä?

8. Onko ongelmia ilmennyt tietyillä linjoilla, pysäkeillä tai tiettyinä ajankohtina?

1. Kyllä, seuraavilla linjoilla: _____
2. Kyllä, seuraavilla pysäkeillä: _____
3. Kyllä, seuraavina aikoina: _____

9. Millaisia toimenpiteitä mielestäsi tulisi / voitaisiin tehdä bussiliikenteen turvallisuuden kehittämiseksi?

A. Pysäkeillä

B. Bussikaluston osalta (matkustamotilat, bussien tekniikka)

C. Henkilöstön osalta

VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

10. Sukupuoli

1. Nainen 2. Mies

11. Syntymävuosi _____

KIITOS VASTAUKSESTA!

Copyright © JP-Transplan Oy