

Oulu Capital
of Northern
Scandinavia



Oulun liikenneturvallisuussuunnitelma

Osaraportti 2: Kyselyiden tulokset, tyytyväisyys
liikkumisen turvallisuuteen ja turvavälineiden käyttö

Oulu Capital
of Northern
Scandinavia



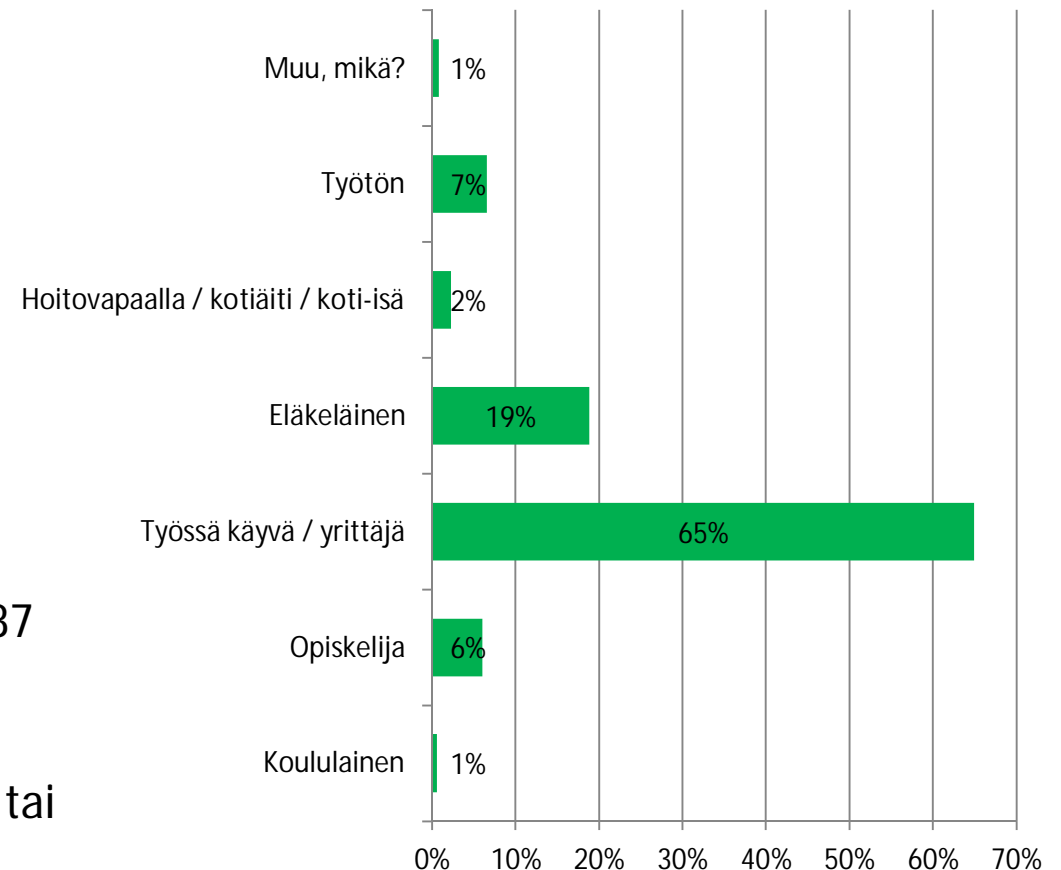
Asukaskyselyn tulokset

Oulun liikenneturvallisuussuunnitelma



Vastaajat

- Internet-kysely toteutettiin marras-joulukuussa 2015. Kyselystä tiedotettiin Oulun kaupungin internet-sivujen ja tiedotusvälineiden kautta.
- Kyselyyn vastasi 491 henkilöä.
- Kyselyyn vastanneista 54 % oli naisia ja 46 % miehiä.
- Vastaajista noin 79 % oli iältään 25 – 64 -vuotiaita.
- Suurin osa vastaajista asui taajamassa (87 % vastaajista) ja omisti ajokortin (94 %).
- Vastaajista suurin osa (65 %) kävi töissä tai oli yrittäjä.

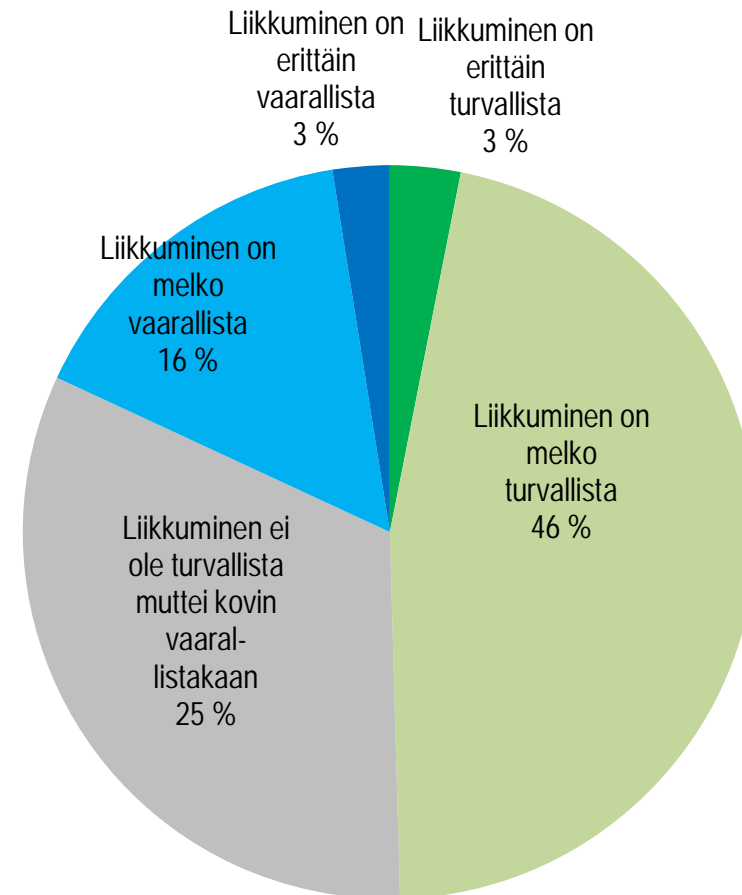


Liikkuminen

- Vastaajilta pyydettiin 1-2 pääasiallista kulkutapaa työ- ja koulumatkoilla. Henkilöautolla matkusti noin neljä viidestä vastaajasta, polkupyörällä kaksi vastaajaa viidestä ja noin joka kymmenes käveli matkat.
- Kulkutavan valintaan vaikuttivat työ- ja koulumatkoilla eniten matkaan käytetty aika, helppous ja mukavuus sekä terveyshyödyt.
- Pääasialliset kulkutavat asiointimatkoilla vastasivat pitkälti työmatkoilla käytettyjä kulkutapoja. Hieman useampi mainitsi henkilöauton tai kävelyn ja linja-auto taas mainittiin harvemmin kulkutapana kuin työmatkoilla.
- Arjen matkoilla sopivana kävelymatkana pidettiin 1–3 km (67 %) ja pyöräilymatkana 3–10 km (66 %). Noin joka kymmenes piti sopivana arjen pyöräilymatkana yli 10 kilometriä.
- Pisimpinä mahdollisena päivittäisenä kävelymatkana pidettiin tyypillisemmin 2–5 km (64 %) ja pyöräilymatkana 5–15 km (58 %).

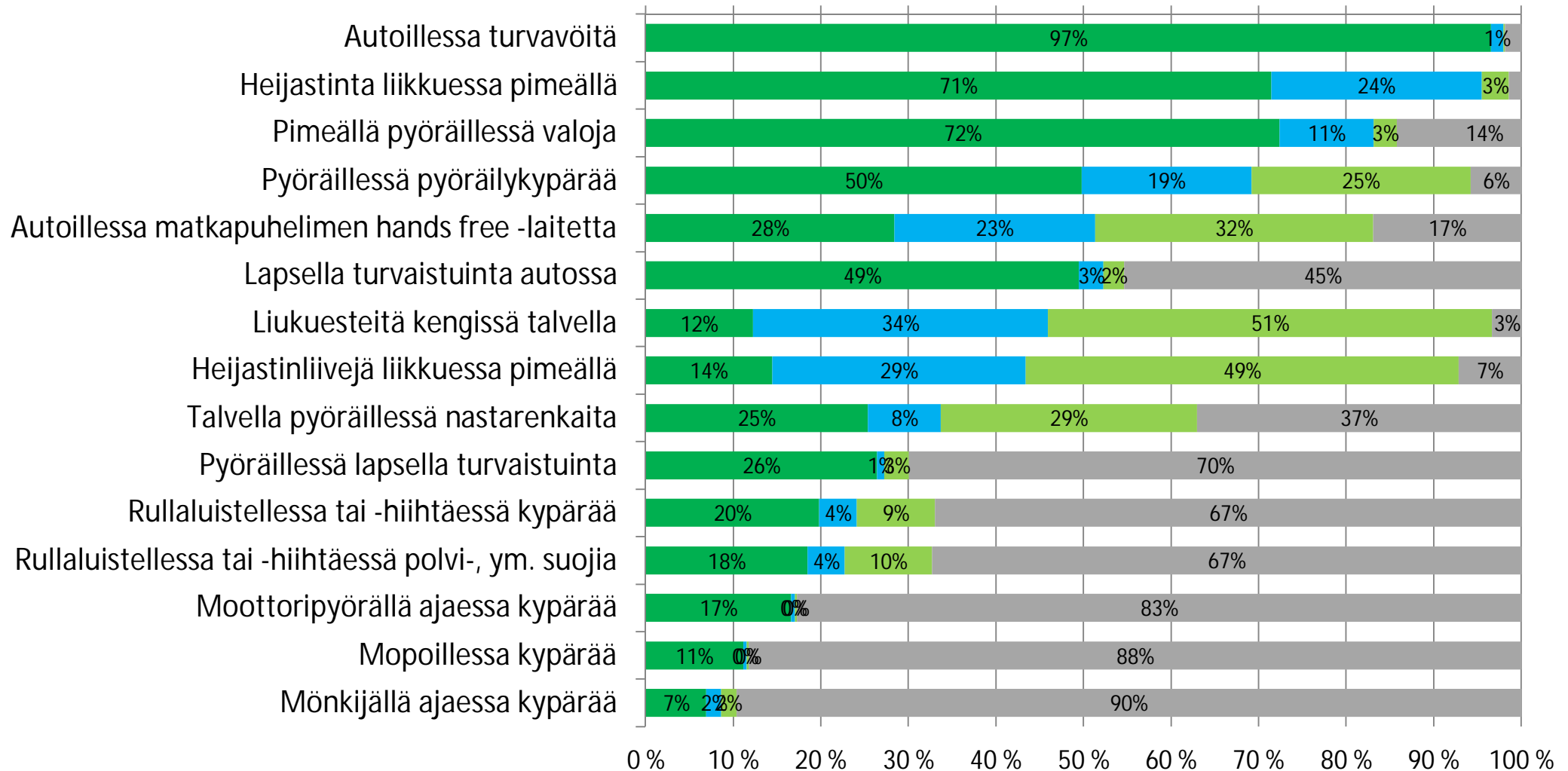
Koettu turvallisuustilanne

- Noin puolet vastaajista arvioi liikkumisen erittäin tai melko turvalliseksi Oulussa.
- Kuitenkin yli puolet (53 %) koki, että liikenneturvallisuus on huonontunut viimeisen kolmen vuoden aikana. 42 % arvioi tilanteen pysyneen ennallaan ja 5 % tilanteen parantuneen.

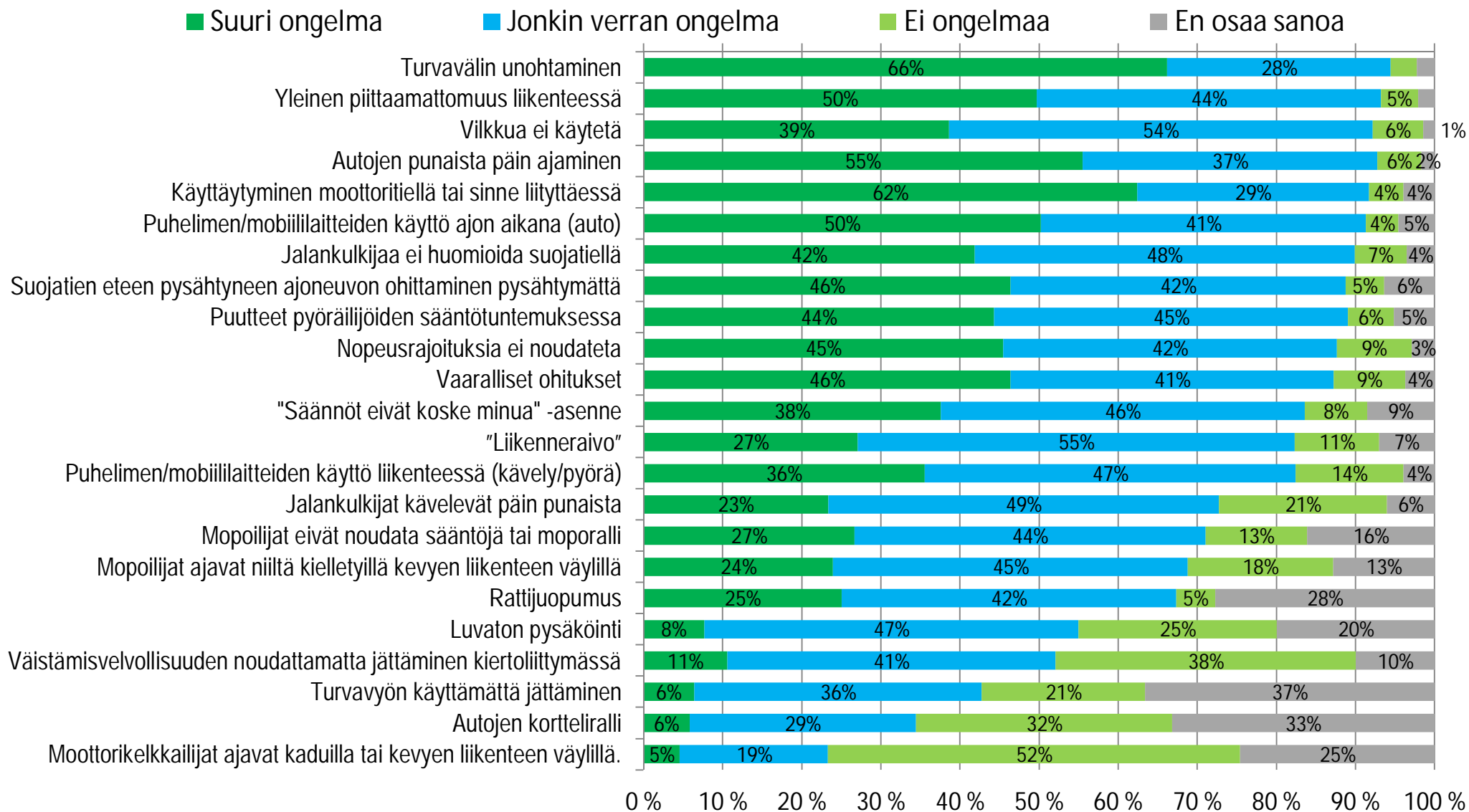


Turvavälineiden käyttö

■ Käytän aina tai lähes aina ■ Käytän joskus ■ En käytä koskaan ■ En liiku kyseisellä tavalla

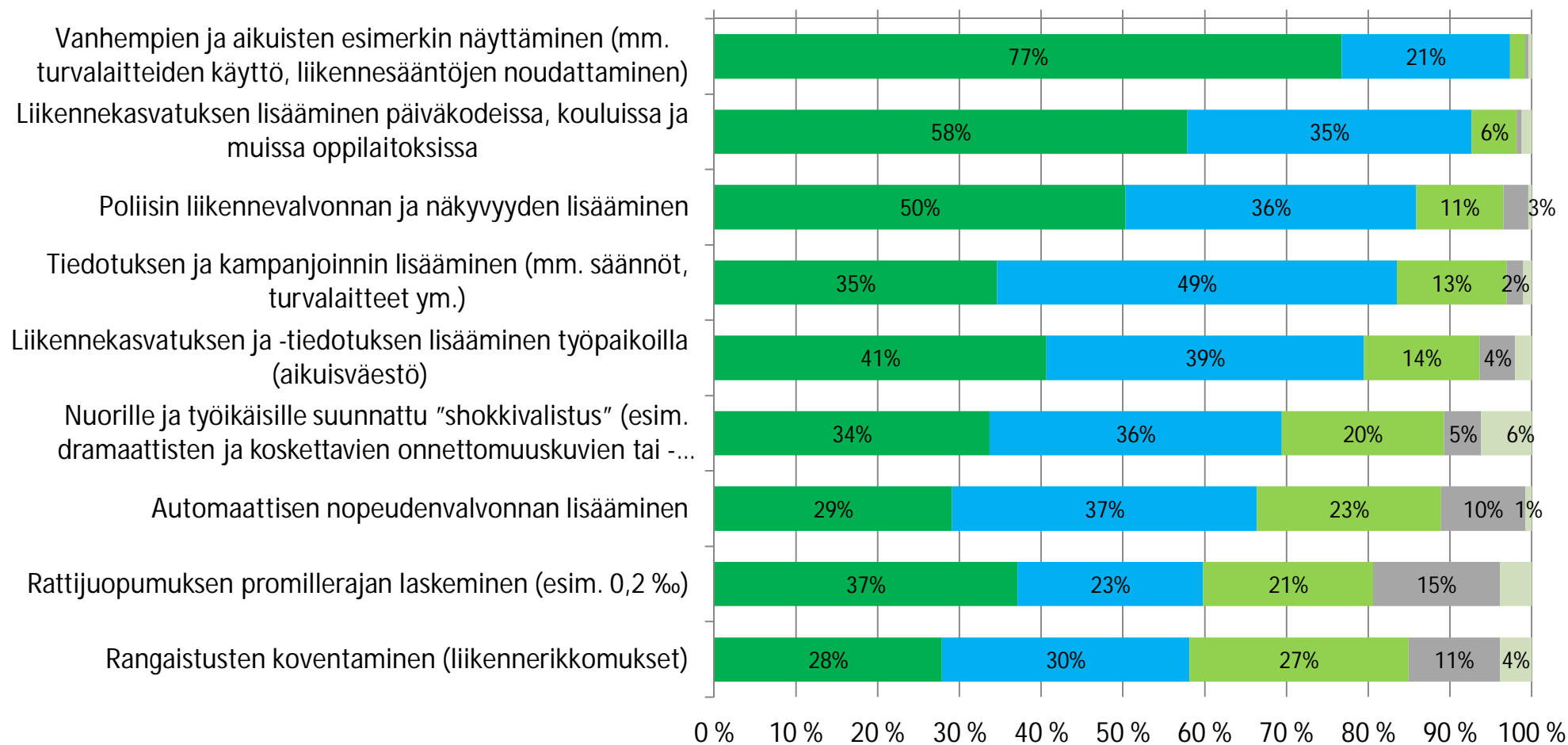


Oulun liikenneturvallisuusongelmat



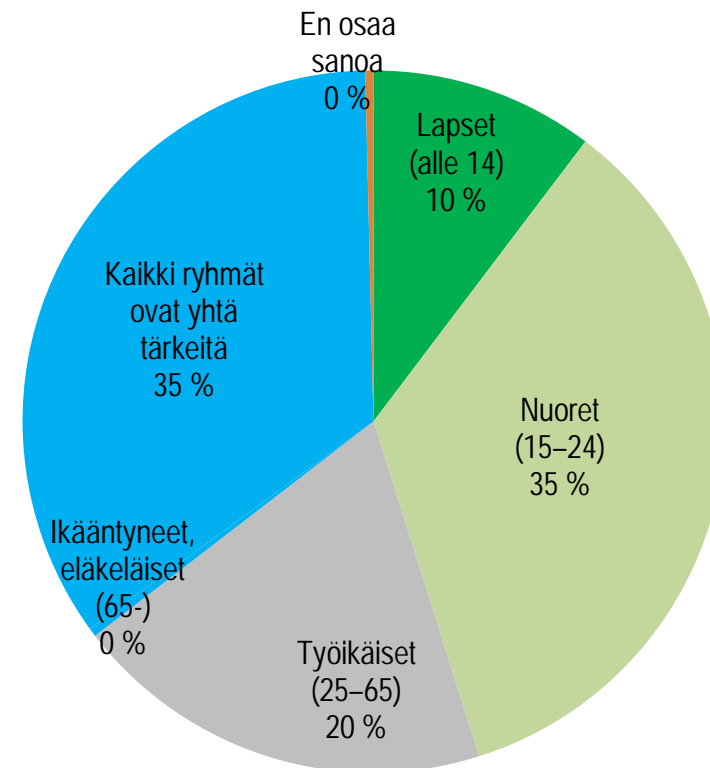
Liikenneasenteisiin vaikuttamisen keinot

■ Erittäin tärkeä ■ Tärkeä ■ Vähän tärkeä ■ Ei lainkaan tärkeä ■ En osaa sanoa



Tärkein kohderyhmä, jonka liikenneasenteisiin tulisi vaikuttaa

- Noin kolmannes (35 %) piti kaikkia ikäryhmiä yhtä tärkeinä asenteisiin vaikuttamisen kohderyhminä.
- Tärkeimpinä yksittäisinä kohderyhminä pidettiin 15-24 -vuotiaita nuoria sekä 25-65 -vuotiaita työkäisiä .



Päätelmiä ja havaintoja

- Fyysisen ympäristön kannalta merkittävimmät tulokset:
 - § Suojatiet koetaan vaarallisiksi. Niiden turvallisuutta pitää pystyä parantamaan.
 - § Autot ajavat liikennevaloliittymissä päin punaista. Liittymien valvontaa tulee lisätä.
 - § Nopeusrajoituksia ei noudateta. Liikenneympäristö pitää pystyä rakentamaan siten, että se tukee asetettua nopeusrajoitusta.
- Kyselyyn saatiin noin 250 avointa vastausta, joista useissa oli nimetty yksittäisiä ongelmakohteita. Vastauksia hyödynnetään suunnittelutyön edetessä.
- Liikennekasvatustyön kannalta merkittävimmät tulokset:
 - § Yli puolet vastaajista koki liikenneturvallisuustilanteen heikentyneen viimeisen kolmen vuoden aikana.
 - § Terveystyö vaikuttavat työ- ja koulumatkojen kulkutavan valintaan.
 - § Autoilijoiden koetaan aiheuttavan suurimmat ongelmat: mm. yleinen piittaamattomuus, turvavälin unohtaminen, *moottoritiekäyttäytyminen*, autojen punaisia päin ajaminen, *mobiililaitteet*, suojatiekäyttäytyminen.
 - § Kaikki ikäryhmät ovat tärkeitä liikennevalistuksen kohderyhmiä, mutta erityisesti 15-24 -vuotiaat nuoret ja työikäiset.
 - § Vanhempien/aikuisten esimerkki koettiin tärkeimmäksi liikennekasvatustyön keinoksi. Lisäksi liikennekasvatusta päiväkoteissa, kouluissa ja oppilaitoksissa toivottiin nykyistä enemmän.

Oulu Capital
of Northern
Scandinavia



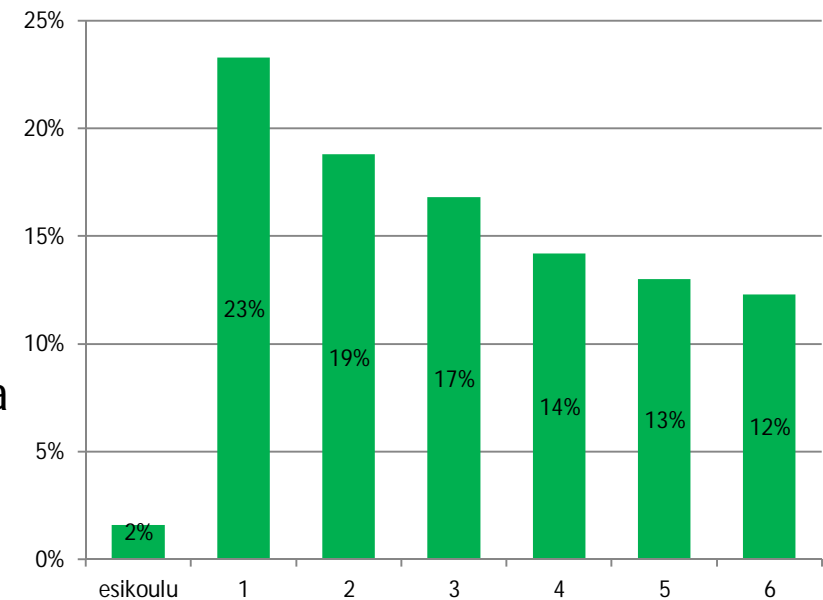
Koululaisten huoltajille suunnatun kyselyn tulokset

Oulun liikenneturvallisuussuunnitelma



Vastaajat

- Kyselyyn vastasi 1 496 henkilöä.
- Vastaajien lapsista 51 % oli tyttöjä ja 49 % poikia.
- Suurin osa perheistä asui taajamassa (81 %).
- 1. luokkalaisten vanhemmat vastasivat aktiivisimmin (23 %).
- Kahdeksasta koulusta ei saatu lainkaan vastauksia (kouluja kaikkiaan 58)
- Yli 80 vastausta saatiin
 - Haukiputaan koululta
 - Kastellin koululta
 - Lintulammen koululta
 - Metsokankaan koululta
 - Oulunsalon kirkonkylän koululta



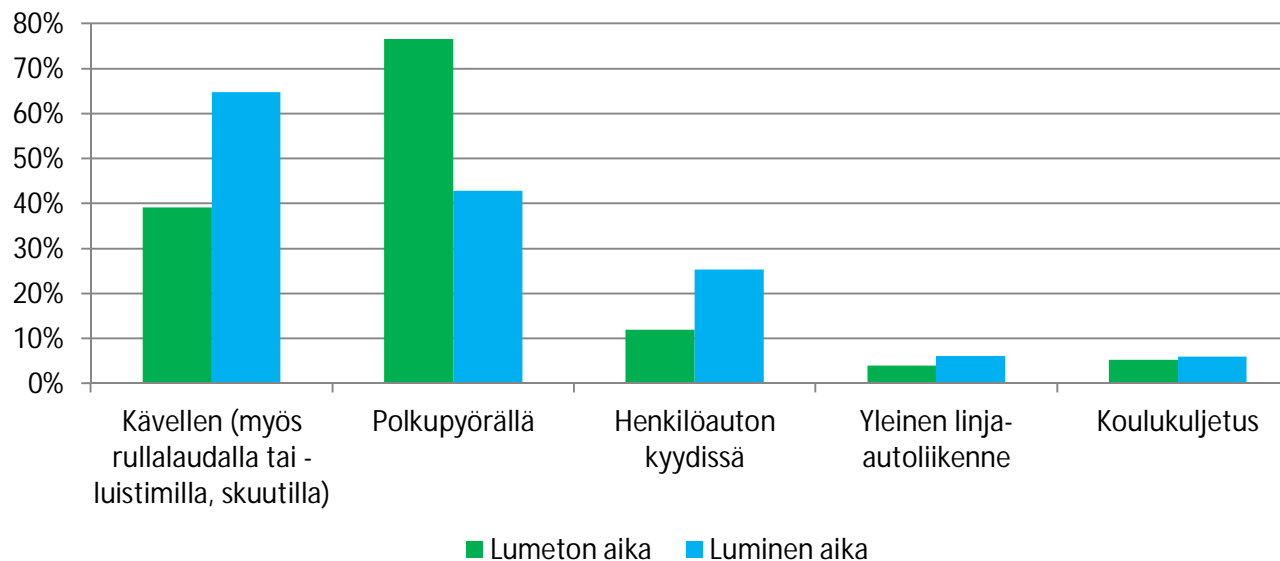
Internet-kysely toteutettiin marras-joulukuussa 2015.

Kyselystä tiedotettiin Oulun kaupungin internet-sivujen ja Wilman kautta.



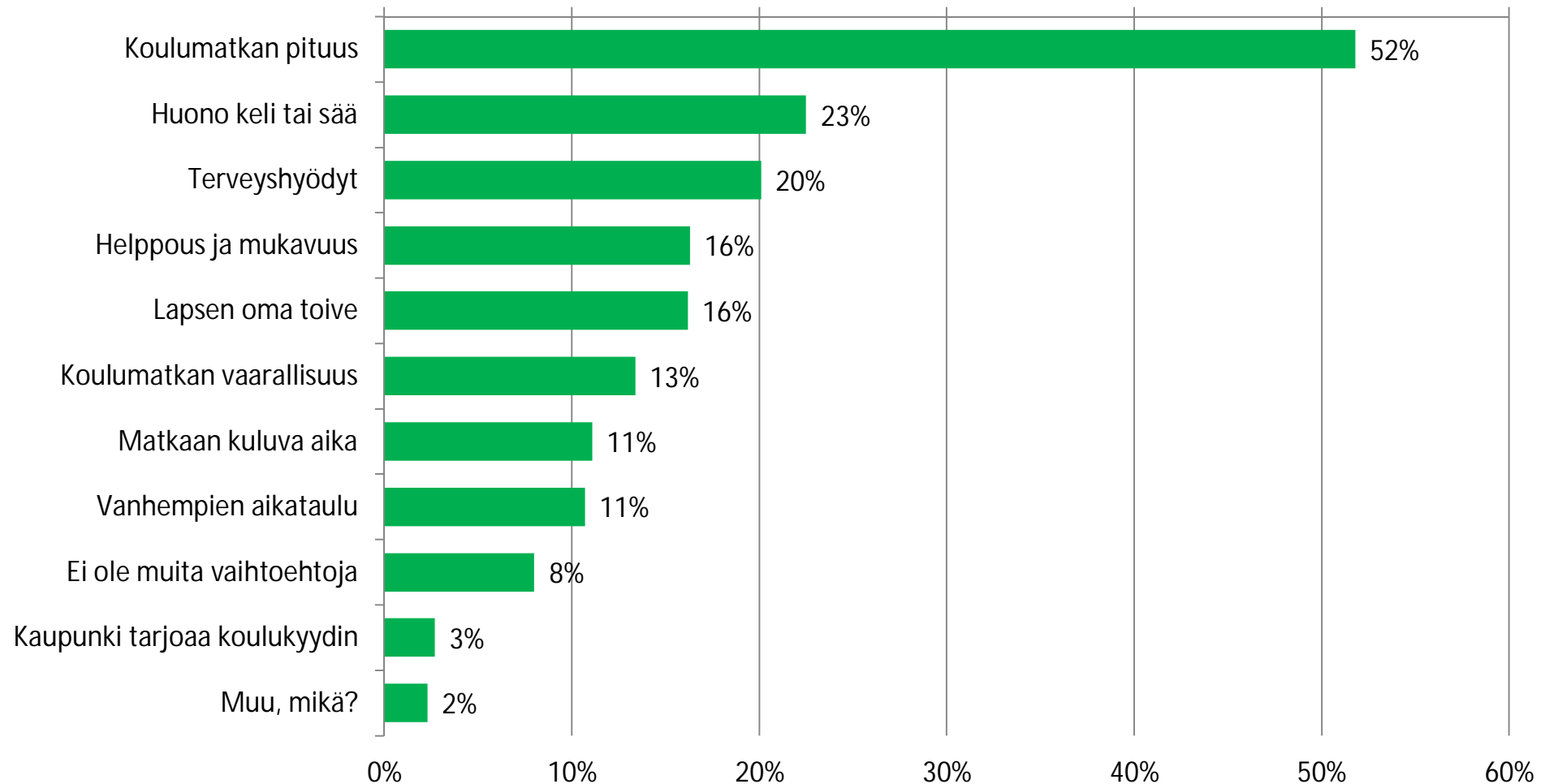
Koulumatka

- Valtaosalla (86 %) lapsista oli enintään 3 kilometrin koulumatka. Yli 5 kilometrin koulumatkoja oli noin 7 %:lla lapsista.
- Lyhimpiä koulumatkat olivat 1.-2.-luokkalaisilla, joista yli 90 %:lla koulumatka oli alle 3 kilometriä ja yli 40 %:lla alle kilometrin.
- Haja-asutusalueillakin suurin osa lapsista asuu suhteellisen lähellä kouluja.
- Talvella koulumatkat tehdään pääasiassa kävelen ja kesällä/syksyllä pyörällä.



1-2 tyypillisintä
kuljetapaa
koulumatkoilla

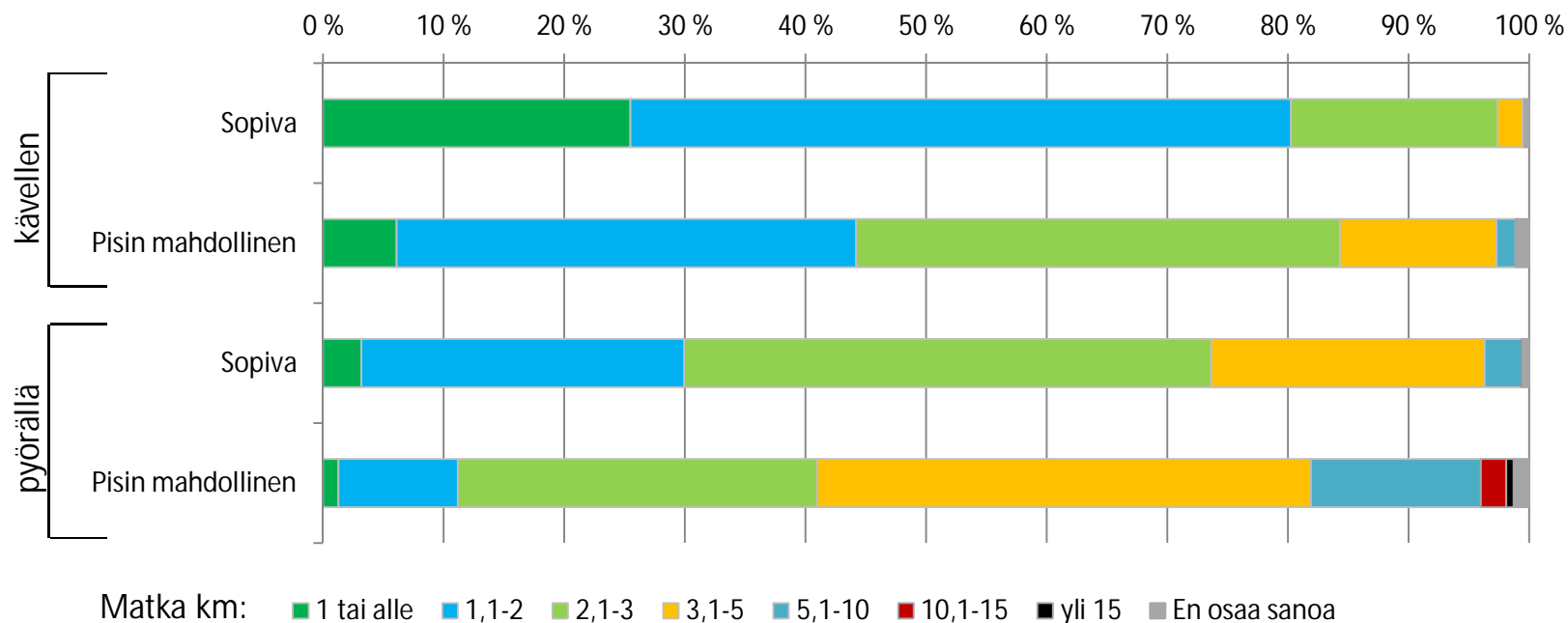
Kuljutavan valinnan 1-2 keskeisintä syytä koulumatkoilla





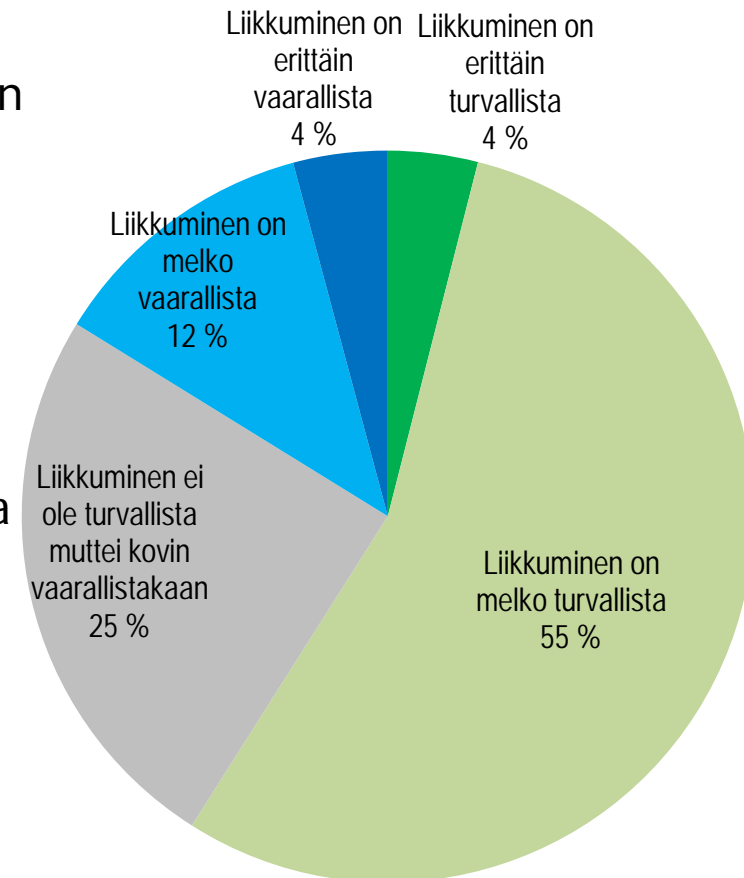
Sopiva ja pisin mahdollinen matka kävellen tai pyörällä arkipäivän matkan tekemiseen

- Lapsille sopivana kävelymatkana pidettiin yhtä tai kahta kilometriä. Vain muutaman vastaajan (2 %) mielestä lapselle sopiva toistuva matka on kävellen yli kolme kilometriä.
- Lapselle sopivana pyöräilymatkana pidettiin yleisesti kahta tai kolmea kilometriä.



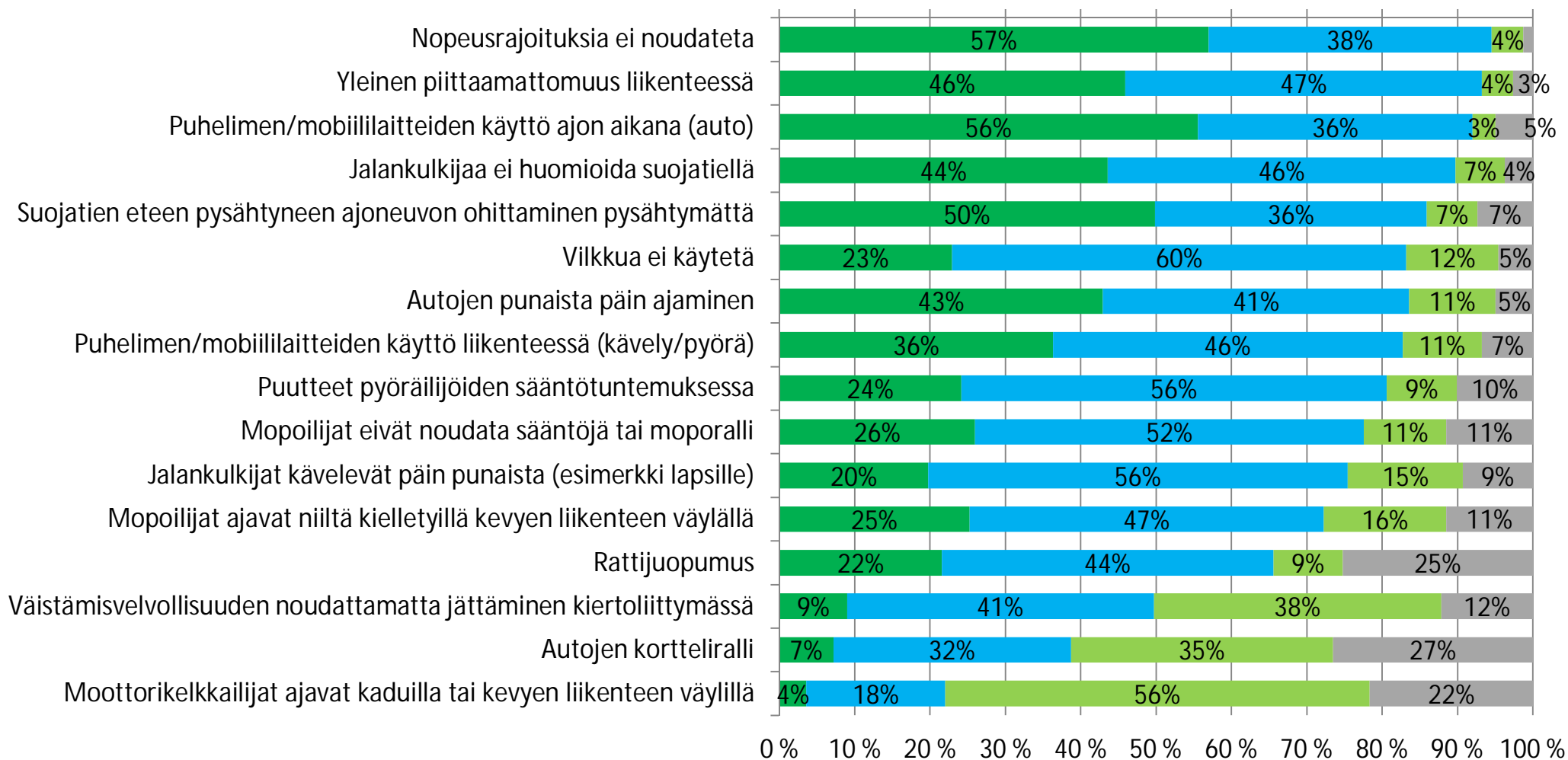
Koettu turvallisuustilanne

- Suurin osa vanhemmista arvioi lapsen liikkumisen erittäin tai melko turvalliseksi Oulussa.
- Lapsen luokka-aste ei suoraan selitä sitä, kuinka vaaralliseksi lapsen liikkumisen hänen vanhempansa koki.
- Haja-asutusalueella asuvien lasten vanhemmista lapsensa liikkumisen erittäin tai melko vaaralliseksi koki 35 % vastanneista, kun vastaava osuus taajamassa asuvien lasten vanhempien ryhmässä oli 12 %.
- Yli puolet vastaajista (54 %) koki liikenneturvallisuustilanteen pysyneen lapsen näkökulmasta ennallaan viimeisen kolmen vuoden aikana. 35 % arvioi tilanteen heikentyneen ja 11 % sen parantuneen.



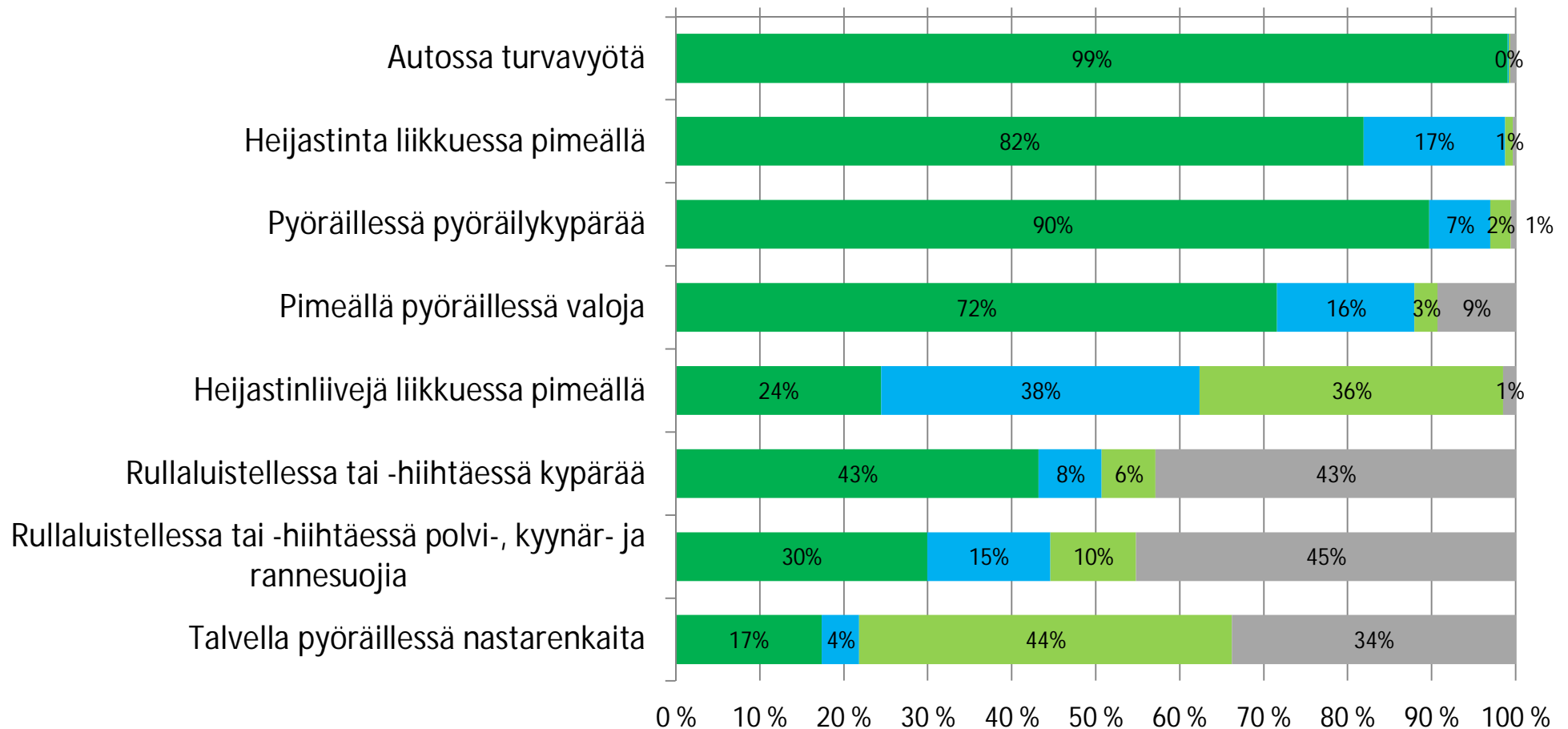
Oulun liikenneturvallisuusongelmat lasten liikkumisen näkökulmasta

■ Suuri ongelma ■ Jonkin verran ongelma ■ Ei ongelmaa ■ En osaa sanoa



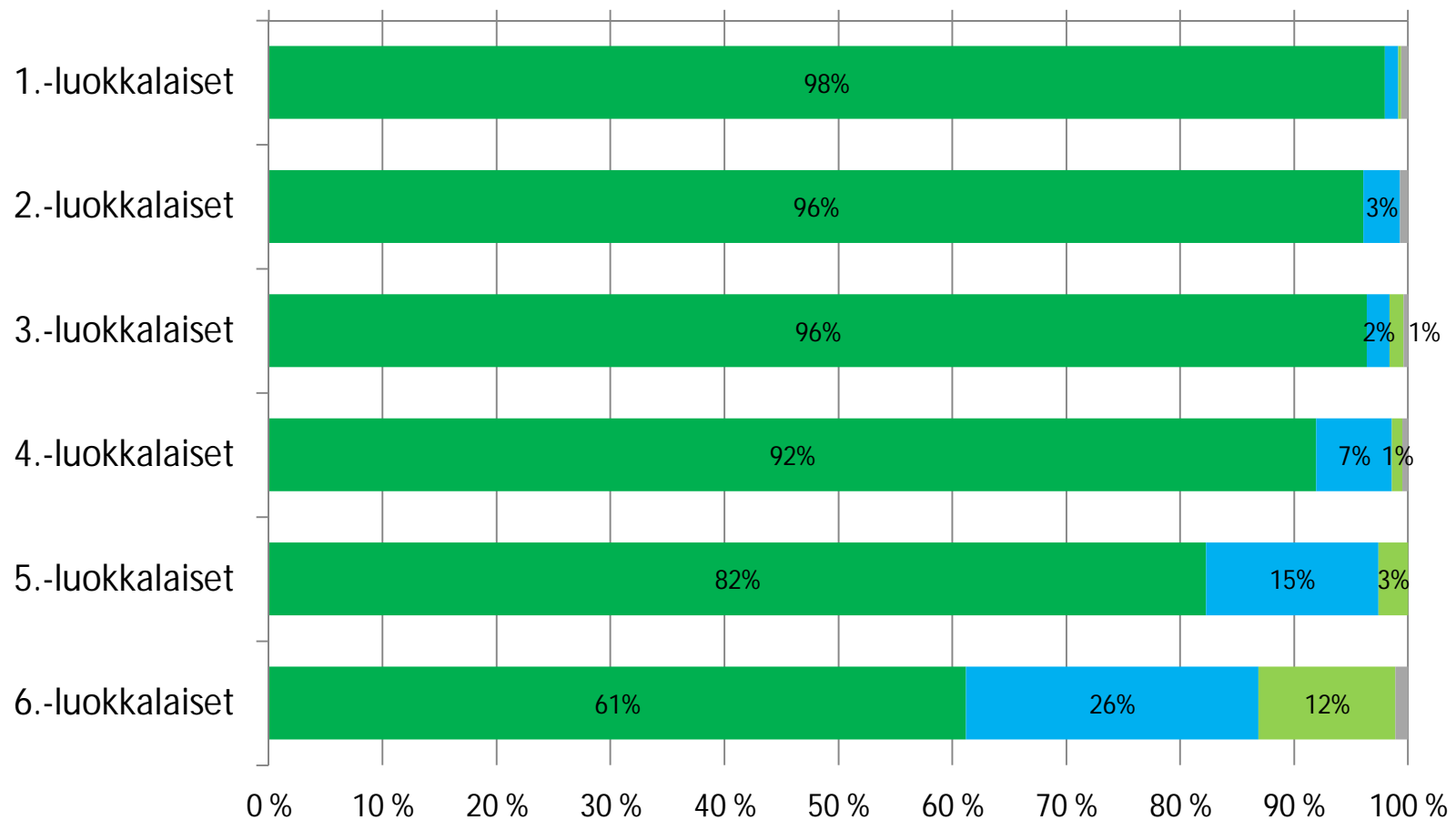
Koululaisten turvavälineiden käyttö

■ Käyttää aina tai lähes aina ■ Käyttää joskus ■ Ei käytä koskaan ■ Lapseni ei liiku kyseisellä tavalla



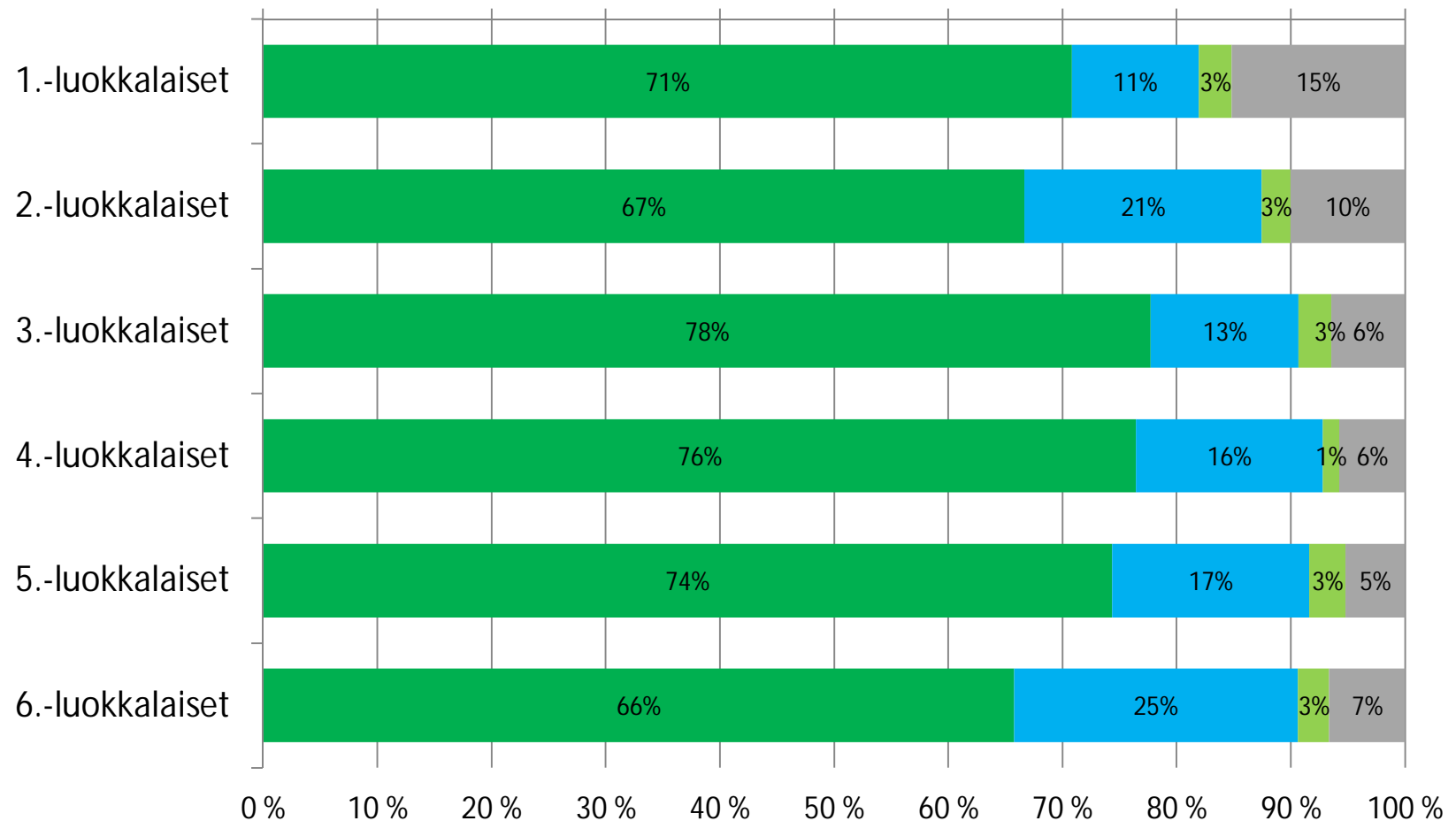
Pyöräilykypärän käyttö luokka-asteittain

■ Käyttää aina tai lähes aina ■ Käyttää joskus ■ Ei käytä koskaan ■ Lapseni ei liiku kyseisellä tavalla



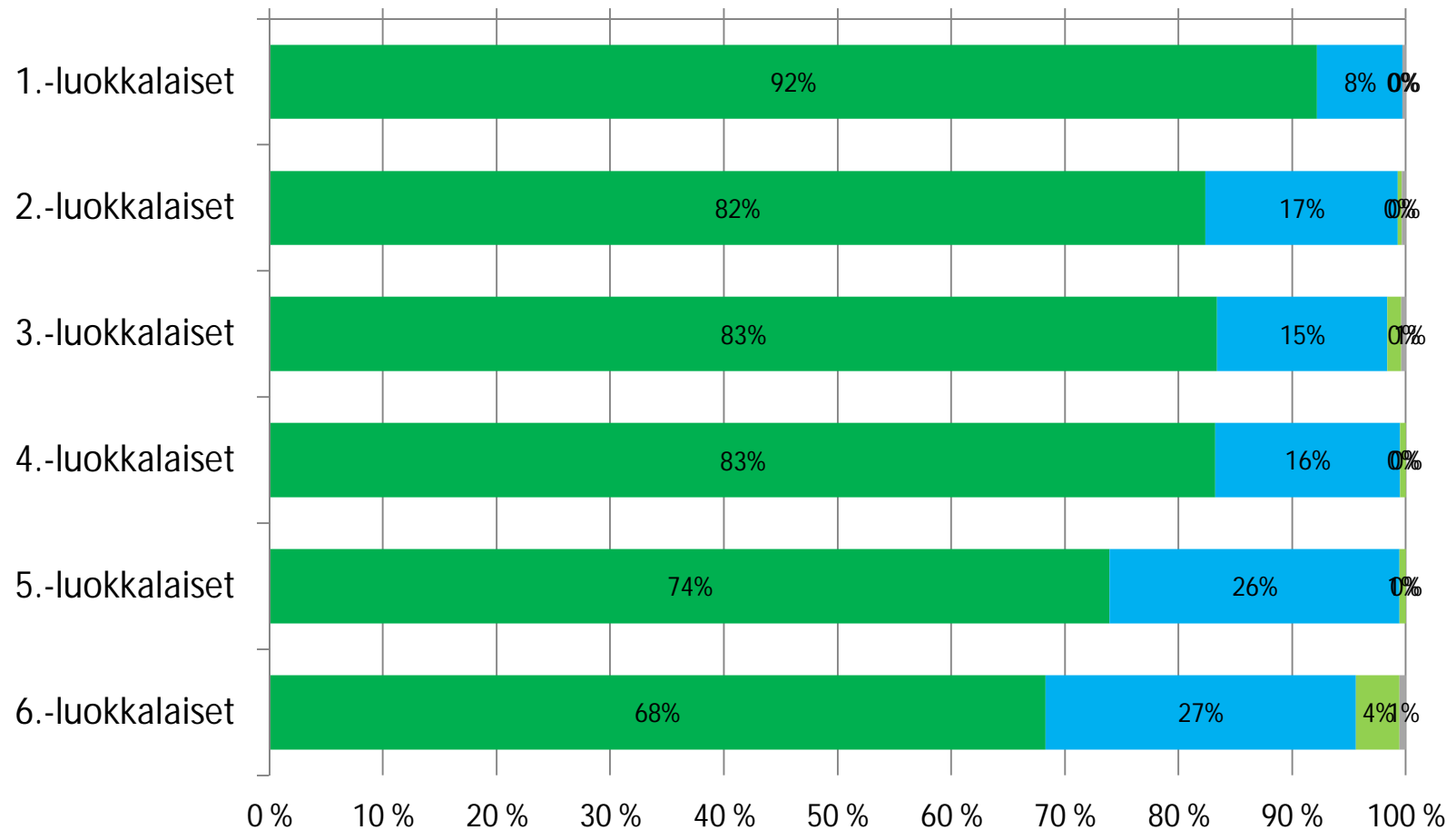
Valojen käyttö pimeällä pyöräillessä

■ Käyttää aina tai lähes aina ■ Käyttää joskus ■ Ei käytä koskaan ■ Lapseni ei liiku kyseisellä tavalla



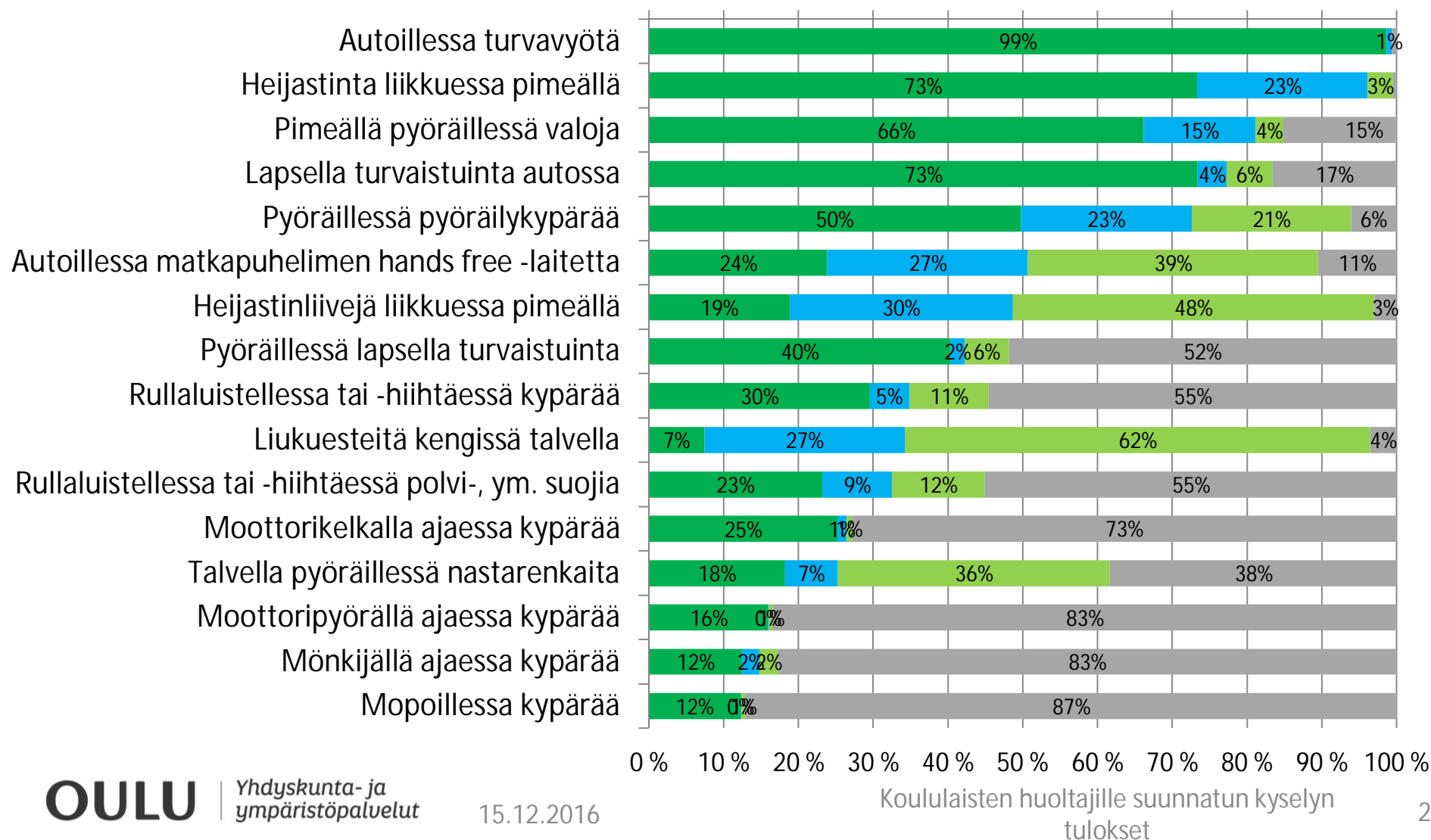
Heijastimen käyttö luokka-asteittain

■ Käyttää aina tai lähes aina ■ Käyttää joskus ■ Ei käytä koskaan ■ Lapseni ei liiku kyseisellä tavalla



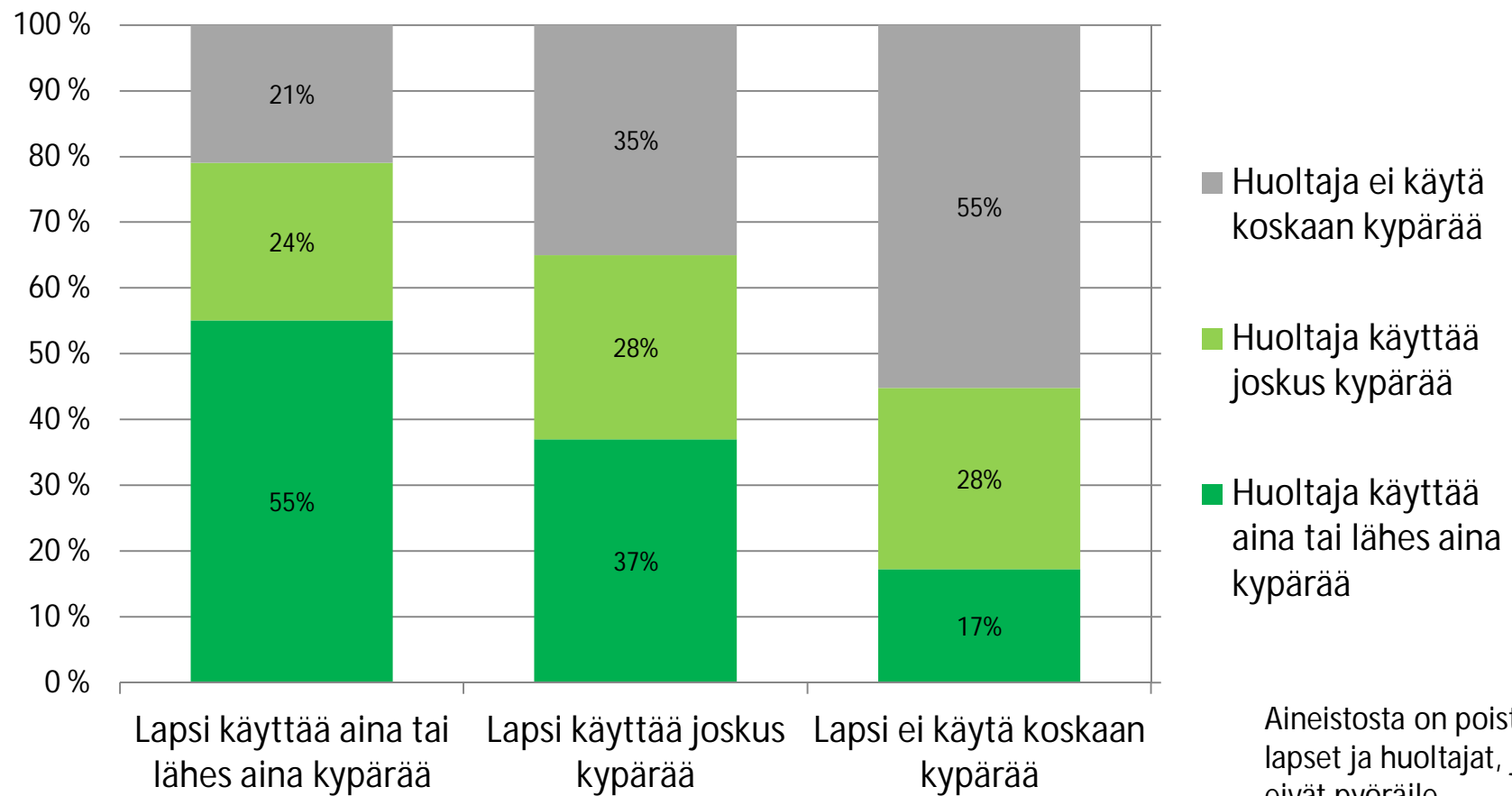
Vanhempien turvalaitteiden käyttö

■ Käytän aina tai lähes aina ■ Käytän joskus ■ En käytä koskaan ■ En liiku kyseisellä tavalla





Alakoululaisen ja hänen huoltajansa pyöräilykypärän käyttö

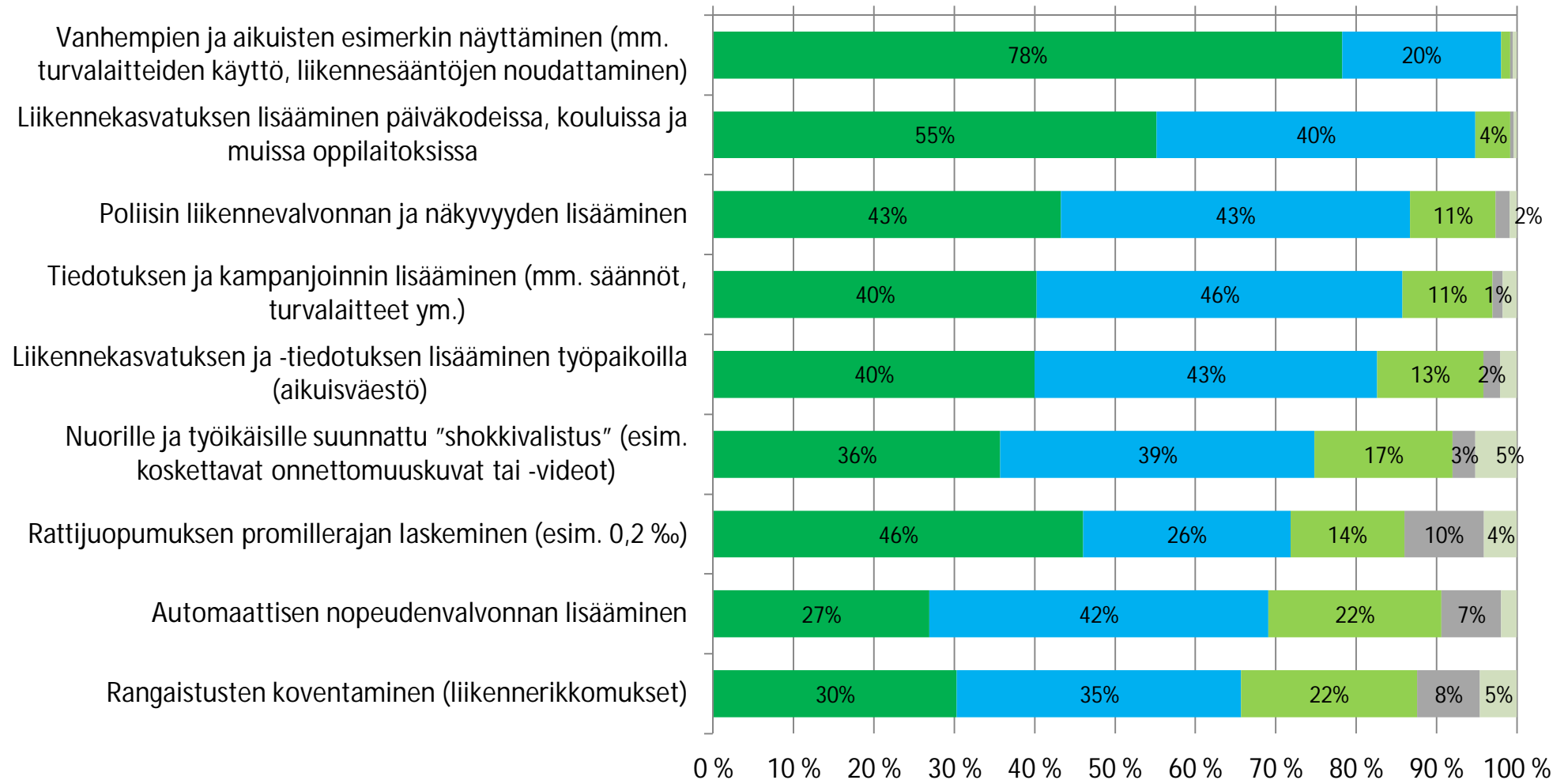


Aineistosta on poistettu lapset ja huoltajat, jotka eivät pyöräile



Liikenneasenteisiin vaikuttamisen keinot

■ Erittäin tärkeä ■ Tärkeä ■ Vähän tärkeä ■ Ei lainkaan tärkeä ■ En osaa sanoa



Päätelmiä ja havaintoja

- Fyysisen ympäristön kannalta merkittävimmät tulokset:
 - § Nopeusrajoituksia ei noudateta. Liikenneympäristö pitää pystyä rakentamaan siten, että se tukee asetettua nopeusrajoitusta.
 - § Suojatiet koetaan vaarallisiksi.
 - § Autoilijat ajavat liikennevaloliittymissä päin punaista. Liittymien valvontaa tulee lisätä.
- Kyselyyn saatiin noin 500 avointa vastausta, joista useissa oli mainittu yksittäisiä ongelmakohteita. Vastauksia hyödynnetään suunnittelutyön edetessä.
- Liikennekasvatustyön kannalta merkittävimmät tulokset:
 - § Yli puolet koki liikenneturvallisuustilanteen pysyneen ennallaan viimeisen kolmen vuoden aikana. Yli kolmannes koki liikenneturvallisuustilanteen heikentyneen. Haja-asutusalueilla asuvat kokevan lastensa liikkumisen vaarallisemmaksi kuin taajamissa.
 - § Terveystyö vaikuttavat lasten kulkutavan valintaan.
 - § Autoilijoiden koetaan aiheuttavan suurimmat lasten liikkumisen turvallisuusongelmat: nopeusrajoituksia ei noudateta, suojatien väistämissääntöä ei noudateta, puhelimia ja muita *mobiililaitteita* käytetään ajon aikana.
 - § Myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden *mobiililaitteiden* käytöstä liikenteessä ollaan huolestuneita.
 - § Vanhempien/aikuisten esimerkki koettiin tärkeimmäksi liikennekasvatustyön keinoksi. Myös päiväkodeissa, kouluissa ja oppilaitoksissa tehtävää liikennekasvatusta toivottiin lisättävän.
 - § Vanhempien kypärän käytöllä on selvä vaikutus lasten kypärän käyttöön.

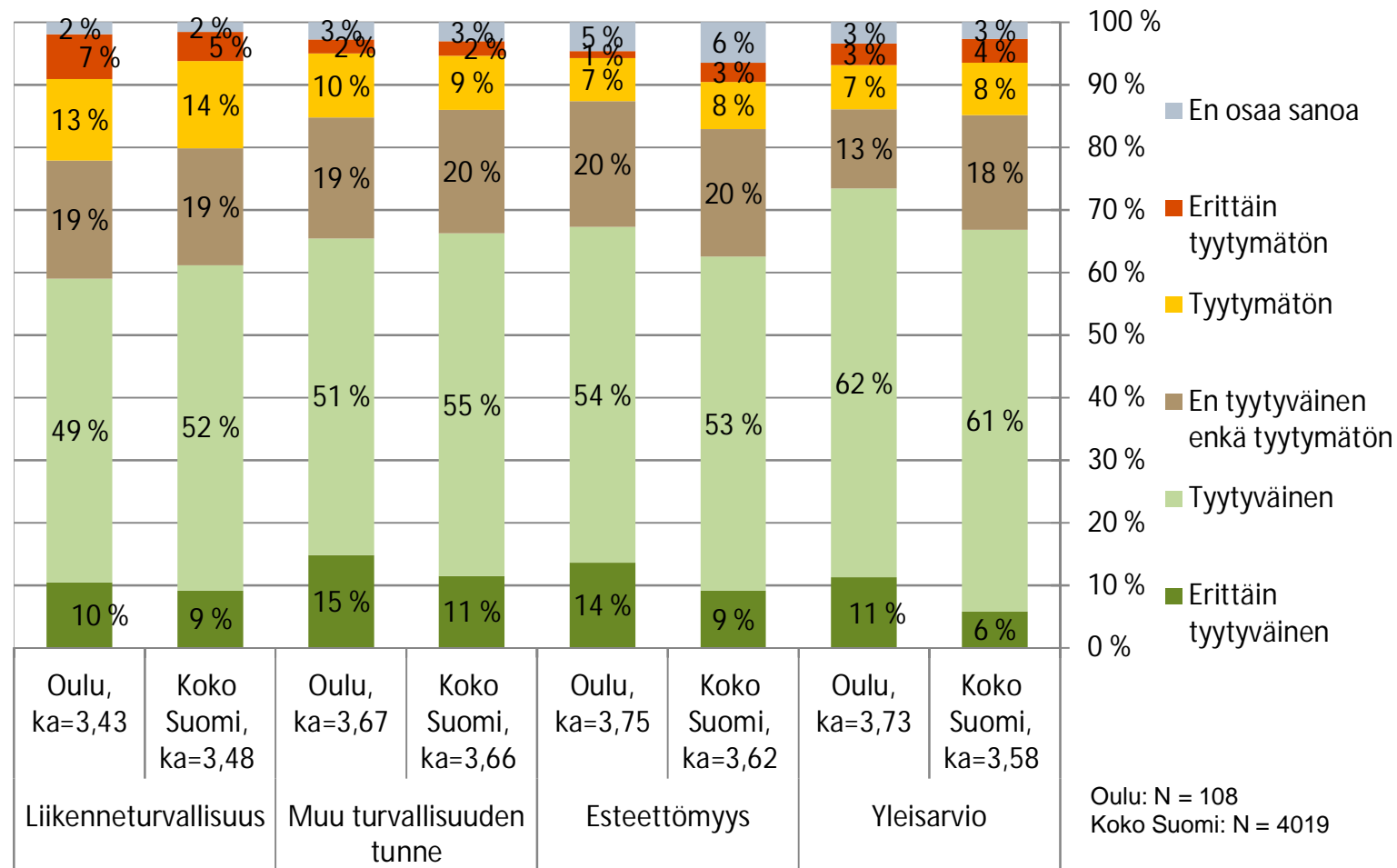
Oulu Capital
of Northern
Scandinavia



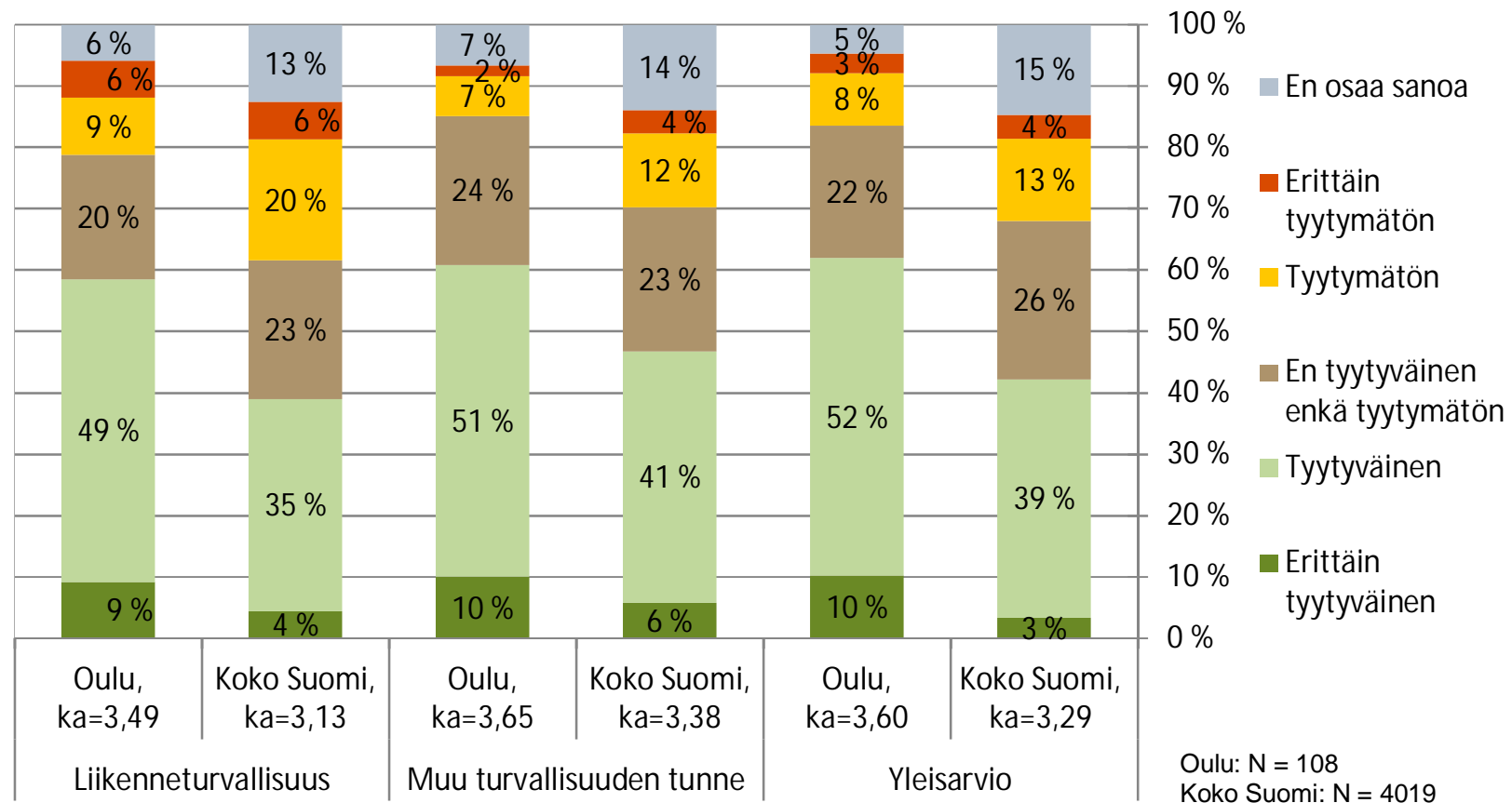
Tyytyväisyys liikkumisen olosuhteisiin

Oulun liikenneturvallisuussuunnitelma

Tyytyväisyys kävelyn olosuhteisiin omalla asuinseudulla

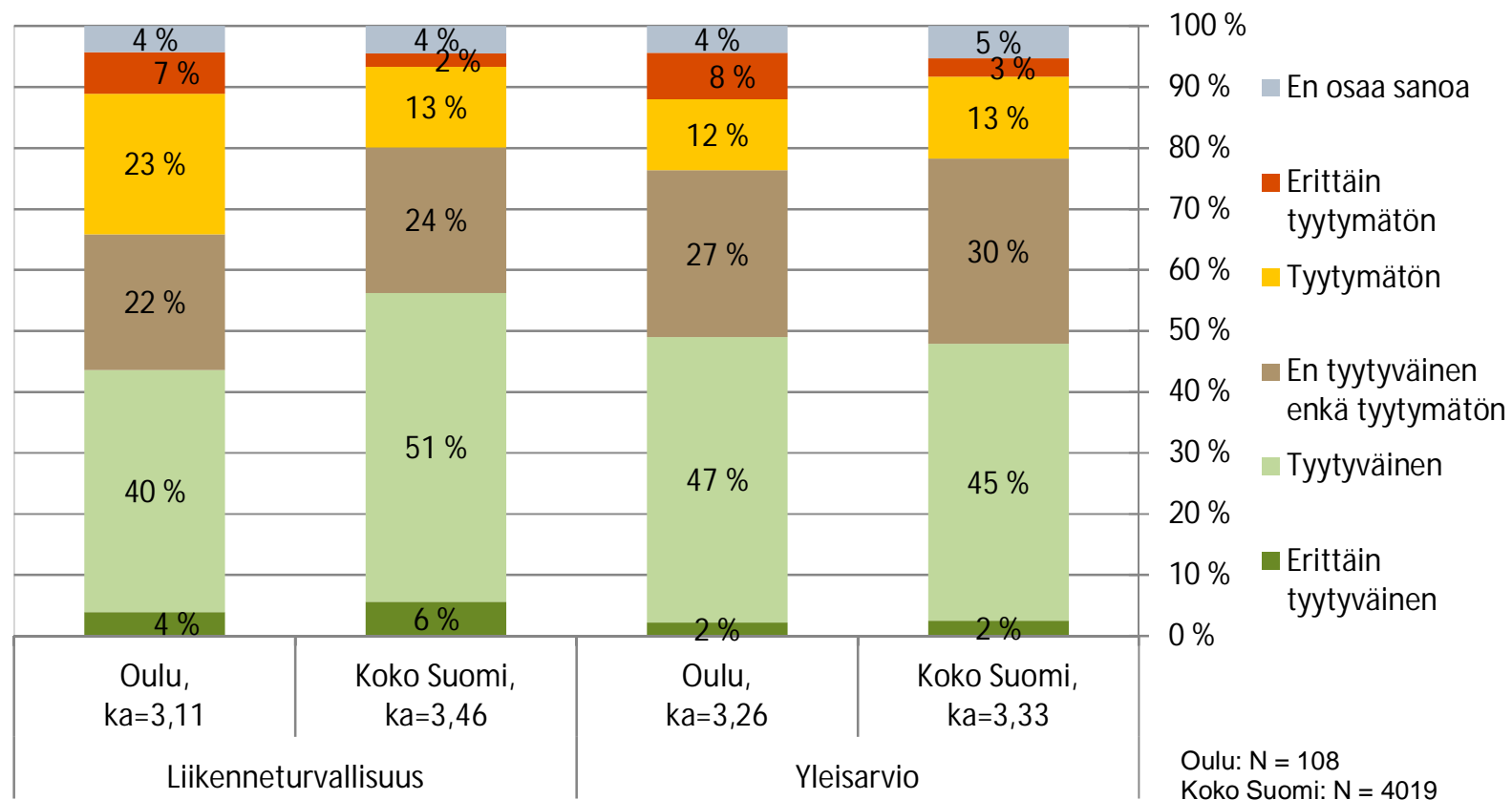


Tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin omalla asuinseudulla



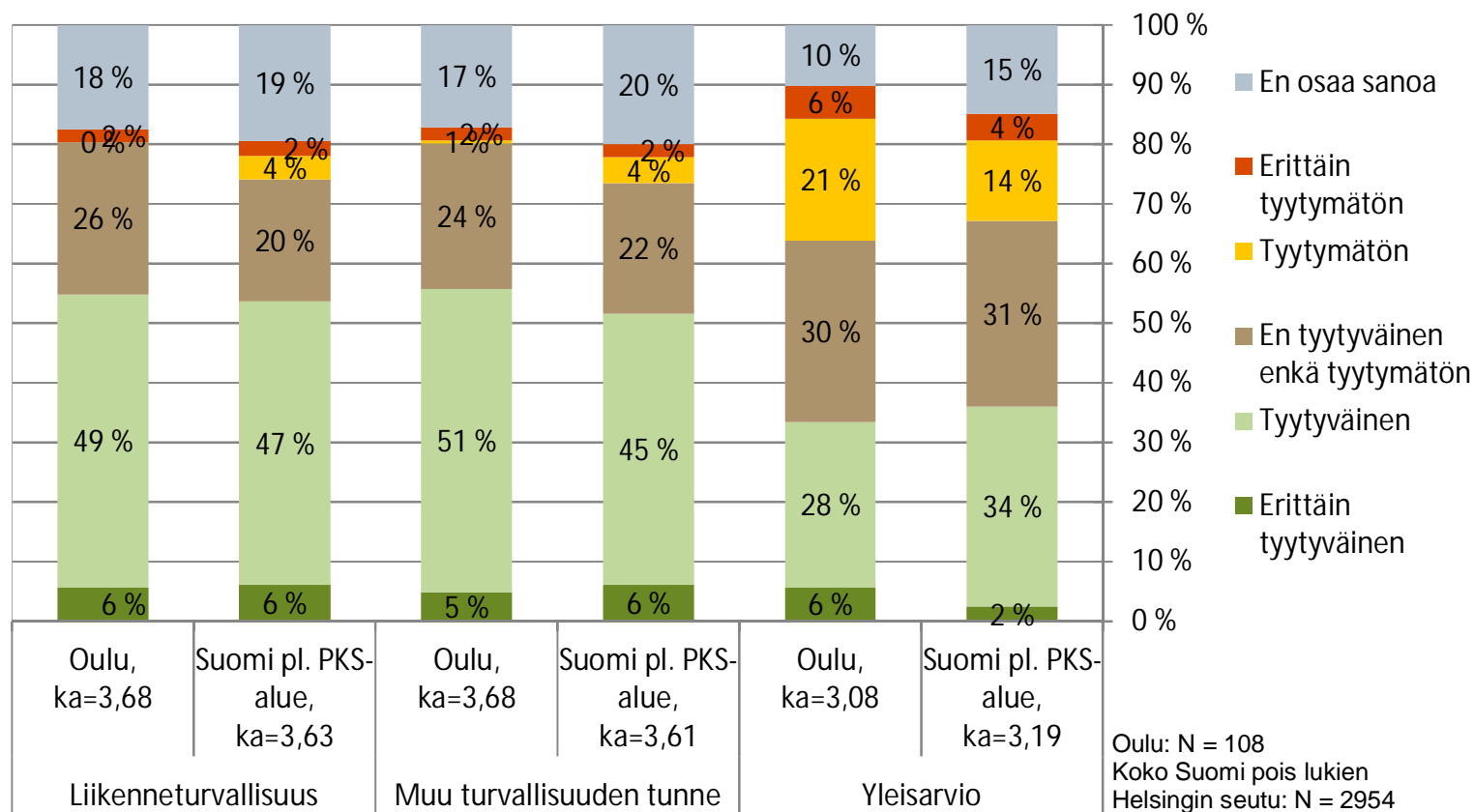


Tyytyväisyys autoilun olosuhteisiin omalla asuinseudulla





Tyytyväisyys joukkoliikenteen olosuhteisiin omalla asuinseudulla



Oulu Capital
of Northern
Scandinavia

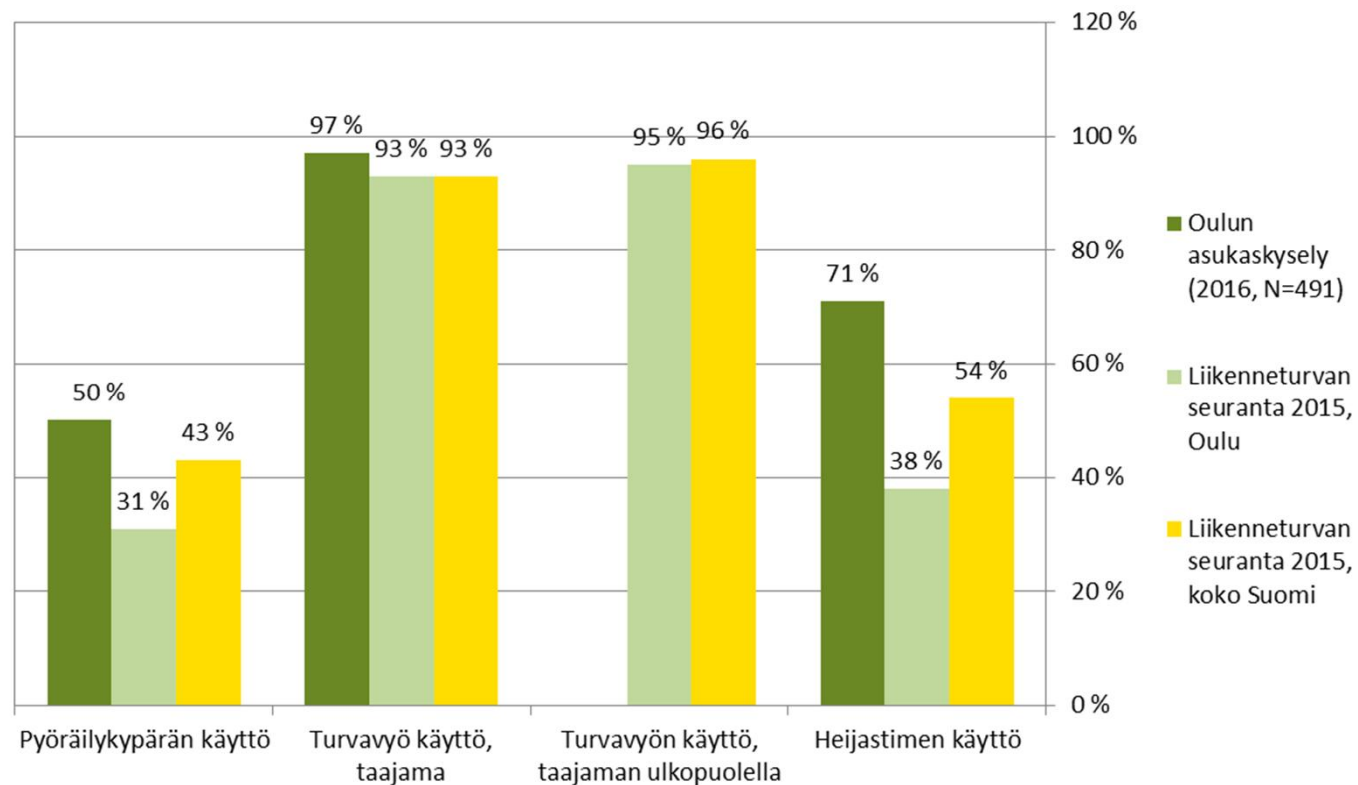


Turvavälineiden käyttö

Oulun liikenneturvallisuussuunnitelma



Turvavälineiden käyttö



Havaintomäärät, Liikenneturvan seuranta, Oulu:

- pyöräilykypärän käyttö N=3153
- turvavyön käyttö henkilöautojen etupenkillä taajama N= 6 854, taajaman ulkopuoli N= 4 060
- heijastimen käyttö N=1282