



TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Bright Site!

Koulumatka- kysely 2015

Kangasalan,
Lempäälän, Nokian,
Oriveden, Pirkkalan,
Tampereen, Vesilahden ja
Ylöjärven peruskoulut,
lukiot ja Tredun
toimipisteet



Sisällysluettelo

1. Kyselyn tarkoitus	3
1.1. Tavoitteellisesti kestävämpää liikkumista.....	3
1.2. Kyselyn toteutus	3
1.3. Tulosten hyödyntäminen	3
2. Kyselyyn vastaajat	4
2.1. Vastausaste ja tulosten luotettavuus.....	4
2.2. Vastaajana oppilaita ja huoltajia.....	4
2.3. Vastauksia kaikilta luokka-asteilta	4
2.4. Koulumatkan pituus vaikuttaa liikkumismahdollisuuksiin	5
2.5. Kaikilla peruskoululaisilla on pyörä.....	6
3. Liikkuminen koulumatkalla	6
3.1. Kouluun tullaan kestävillä kulkutavoilla.....	6
3.2. Liikkuminen muuttuu iän myötä.....	8
3.3. Saattoliikennettä lyhyilläkin matkoilla	8
4. Koulumatkan turvallisuus.....	10
4.1. Turvallisuuden kokemus eri kulkutavoilla.....	10
4.2. Ongelmapaikat.....	12
Liiteluettelo	15

1. Kyselyn tarkoitus

1.1. Tavoitteellisesti kestävämpää liikkumista

Tampereen kaupunkiseudulla on tavoitteena lisätä kestäviä liikkumistapoja arjen liikkumisessa. Kestävillä liikkumistavoilla tarkoitetaan kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Tavoite pohjautuu asukkaiden hyvinvoinnin ja viihtyvyyden lisäämiseen. Arjen matkoilla omin voimin liikkuminen lisää fyysistä ja psyykkistä terveyttä ja vähentää samalla liikkumattomuudesta yhteiskunnalle aiheutuvia terveydenhuollon kustannuksia. Kaupunkiseudun asukasmäärä kasvaa nopeasti ja samalla liikkumisen määrä lisääntyy. Maapinta-alaa halutaan käyttää mieluummin viihtyisän elinympäristön kuin lisääntyvän autoliikenteen käyttöön. Toimiva joukkoliikenne lisää eri käyttäjäryhmien liikkumisen tasa-arvoisuutta, esimerkiksi kouluikäisten lasten mahdollisuuksia liikkua itsenäisesti harrastuksiin.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä on valmistunut vuonna 2012 Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030. Osana ohjelman toteutusta vuonna 2015 valmistui suunnitelma kävelyn ja pyöräilyn seurannasta. Seuranta koostuu käyttäjämäärien laskennoista, erilaisten kyselyiden avulla käyttäjien tyytyväisyyden ja näkemysten selvittämisestä sekä kuntien toiminnan seuraamisesta (esim. infrastruktuurin parantamistoimenpiteet ja erilaiset markkinointitoimenpiteet). Tampereen kaupunkiseudun koulumatkakysely on yksi seurantakysely ja sitä on tarkoitus toistaa kolmen vuoden välein. Koulumatkakyselyllä selvitetään liikkumistottumuksia koulumatkoilla sekä oppilaiden ja vanhempien näkemyksiä koulumatkan turvallisuudesta ja tarvittavista parantamiskohteista. Seurannan tulokset julkaistaan tämän raportin kaltaisina taustaraportteina sekä kaikki seurantatulokset yhteen kokoavana seurantakatsauksena. Seudun ensimmäinen seurantakatsaus julkaistaan keväällä 2017 ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

1.2. Kyselyn toteutus

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä toteutti koulumatkakyselyn syksyllä 2015 nettikyselynä. Kysely oli avoinna eHarava-palvelussa 23.11.–19.12.2015. Kysely kohdistettiin kaikille Tampereen kaupunkiseudun peruskoululaisille, koulurakennuksissa käyville esikoululaisille, lukiolaisille ja Tredun opiskelijoille. Kyselystä tiedotettiin Helmi- ja Wilma –järjestelmien kautta vanhemmille ja koululaisille, joilla oli oma käyttäjätunnus sekä lehdistötiedotteilla, joka julkaistiin paikallislehdissä.

1.3. Tulosten hyödyntäminen

Koulumatkakyselyn tuloksia voidaan hyödyntää moniin eri tarkoituksiin. Kaupunkiseudun tasolla kysely antaa yleiskuvan koululaisten liikkumisesta ja kuntien välisistä eroista liikkumistavoissa, mikä mahdollistaa tavoitteiden täsmällisemmän asettamisen nykytilanteen pohjalta. Kunnissa kyselyn tuloksia voidaan hyödyntää esimerkiksi koulujen liikenneympäristöihin tai saattoliikenteen järjestelyihin liittyvien toimenpiteiden kohdentamisessa ja toimenpiteiden keskinäisen järjestyksen arvioinnissa. Tuloksia on jo hyödynnetty Orivedellä laadittavana olevan kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman nykytilan analyysissa ja aineisto on käytettävissä muissakin kunnissa kehittämisohjelmien lähtötiedoiksi. Kyselyn tulokset antavat kouluille uutta tietoa oman koulun oppilaiden liikkumisesta ja mahdollistavat vertailun oman kunnan tai seudun muihin kouluihin. Tuloksia voidaan hyödyntää kouluilla esimerkiksi saattoliikenteeseen liittyvien kysymysten ratkaisemisessa ja tukena koteihin suunnattavassa koulumatkoihin liittyvässä viestinnässä.

2. Kyselyyn vastaajat

2.1. Vastausaste ja tulosten luotettavuus

Kyselyyn saatiin yhteensä 10 410 vastausta, joista

- peruskouluista yhteensä 8 381 (vastausaste 23 %)
- lukioista yhteensä 1 641 (vastausaste 20 %)
- Tredun toimipisteistä yhteensä 388 (vastausaste 6 %).

Vastaajista 70 ei ollut ilmoittanut koulutietoa, joten kunta- ja koulukohtaiset tulokset perustuvat 10 340 vastaukseen. Teknisten häiriöiden vuoksi kyselyyn vastaaminen oli monille vaikeaa tai mahdotonta, mikä alensi vastausastetta. Aineistoon tallentui edellisten lisäksi 1 079 vastausta, joissa vastaaminen oli keskeytynyt jo ensimmäisten taustakysymysten jälkeen. Teknisten häiriöiden vuoksi on myös mahdollista, että sama vastaaja on yrittänyt vastata useaan kertaan, mikä luonnollisesti heikentää tulosten luotettavuutta. Tämän todennäköisyyttä tai vaikutusta tuloksiin on mahdoton arvioida.

Aktiivisimpia vastaajia olivat Oriveden (28 %), Vesilahden (26 %) ja Tampereen (26 %) peruskoululaiset tai heidän vanhemmat. Alhaisin vastausaste oli Lempäälässä (17 %) ja Nokialla (18 %). Kuntien ja koulujen vastausasteet löytyvät liitteenä olevista tuloskaavioista.

Peruskoulujen ja lukioden osalta 20–23 % vastausastetta voi pitää varsin hyvänä ja se on riittävä antamaan seututasolla yleiskuvan koululaisten liikkumisesta koulumatkoillaan. Vastausaste vaihteli varsin paljon kouluittain, joten yksittäisen koulun osalta tulokset ovat suuntaa-antavia. Tredun toimipisteiden osalta vastausaktiivisuus jäi erittäin alhaiseksi, joten Tredun osalta koko seudun tulokset ovat suuntaa-antavia ja toimipistekohtaisten tuloksien hyödyntäminen on käytännössä mahdotonta.

Osassa tuloskaavioita kyseiseen kysymykseen vastanneiden määrä on ilmoitettu muodossa N=vastaajien määrä. Suurin osa vastaajista vastasi kaikkiin kysymyksiin, joten muiden tuloskuvioiden osalta vastaajamäärä on suunnilleen sama kuin taustatiedoissa ko. ryhmälle esitetty vastaajamäärä. Mitä enemmän vastaajia on vastannut kysymykseen, sitä paremman kuvan vastaajat muodostavat koko koulun tai kunnan tilanteesta. Yleisesti ottaen tulos ei ole kovin käyttökelpoinen, jos vastaajia on alle 10.

2.2. Vastaajana oppilaita ja huoltajia

Kysely kohdennettiin kaikille huoltajille sekä yläkoulujen ja toisen asteen oppilaitosten oppilaille. Peruskoululaisten osalta reilu puolet vastauksista (56 %) tuli vanhemmilta, neljäsosa (26 %) oli työstetty aikuisen ja oppilaan yhteistyönä ja oppilaiden omatoimisia vastauksia oli 18 %. Itsenäisesti oli vastannut kaikenikäisiä oppilaita, jopa esikoululaisia, mutta suurin osa itsenäisesti vastanneista oli yläkoululaisia. Toisen asteen osalta vastaukset olivat pääasiassa oppilaiden itsensä kirjaamia (lukiot 82 % ja Tredun 74 %). Vastaajatiedot ovat mukana liitetaulukoissa.

2.3. Vastauksia kaikilta luokka-asteilta

Kyselyyn saatiin vastauksia kaikilta luokka-asteilta esikoululaisista lukion ja Tredun 4. vuosikursiin. Peruskoululaisista aktiivisimmin vastasivat 1., 2. ja 7. luokkalaiset (30–26 %) ja vastausaktiiv-

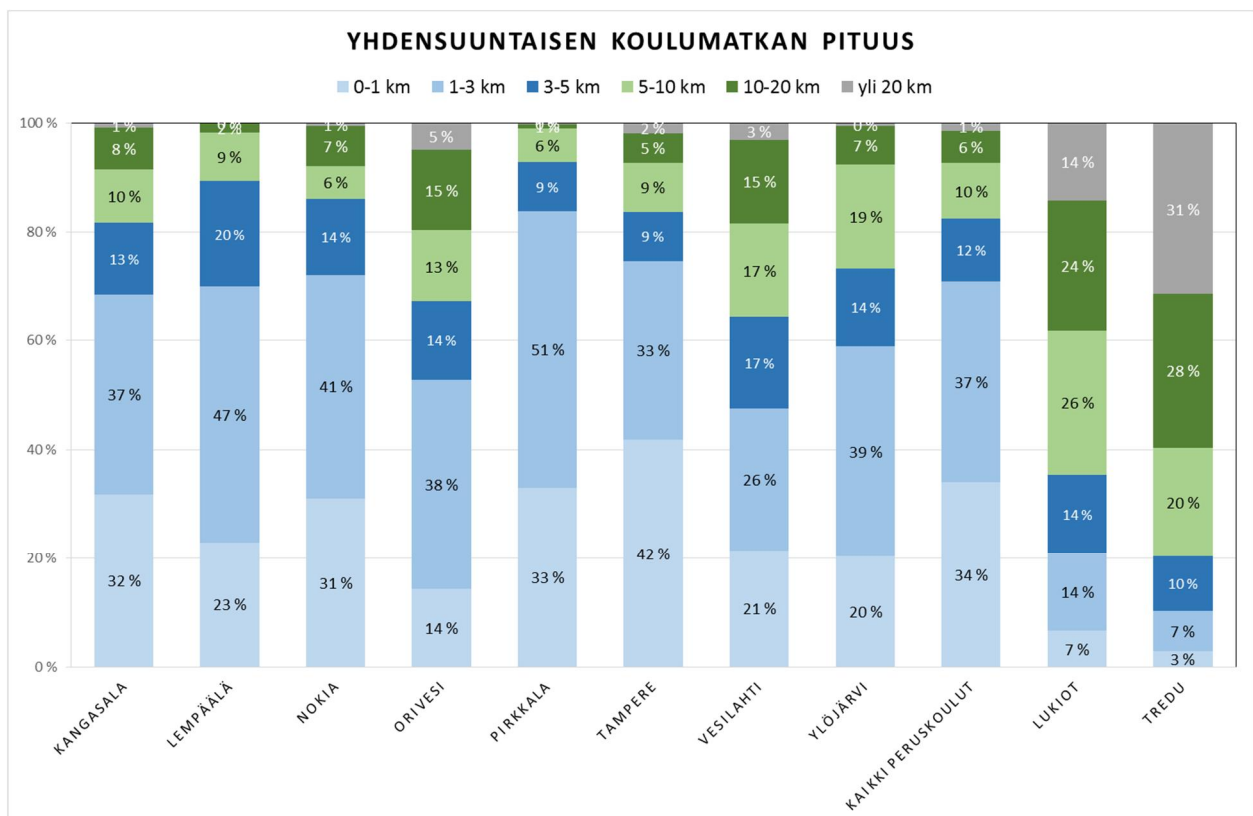
visuus väheni kouluvuosien lisääntyessä (6. lk: 18 %, 10. lk: 5 %). Esikoululaisten osalta eri koulujen tilanne on hyvin erilainen eli joillakin esikouluilla vastauksia tuli erittäin paljon ja toisilta taas ei juuri lainkaan. Tästä voidaan päätellä, että tiedotus on tavoittanut esikoululaisten vanhemmat vaihtelevasti. 10. luokan ja toisen asteen 4. vuosikurssin vastaajia on hyvin vähän. Esikoululaisten ja 10. luokkien osalta oppilasmäärätiedot ovat osin puutteelliset, joten liitteessä oleva vastausaste on näiden osalta erittäin karkea laskelma.

2.4. Koulumatkan pituus vaikuttaa liikkumismahdollisuuksiin

Koulumatkan pituus vaikuttaa merkittävästi liikkumismahdollisuuksiin koulumatkalla. Alle 3 km koulumatkalla kävely tai pyöräily on lähes kaikille mahdollinen tapa kulkea kouluun. Yli 5 km matkoilla puolestaan kunnan tehtävänä on järjestää peruskoululaisille koulukuljetus. 3–5 km pitkillä koulumatkoilla koulukuljetusperiaatteet vaihtelevat kuntien välillä.

Peruskoululaiset käyvät pääasiassa koulussa omassa kunnassaan ja 83 % asuu alle 5 km päässä koulustaan. Pirkkalassa on kaupunkiseudun lyhimmät matkat peruskouluun ja Orivedellä ja Vesilahdella matkat ovat puolestaan pisimpiä (kuva 1). Pirkkalassa 84 % oppilaista asuu alle 3 km päässä koululta ja 7 %:lla on yli 5 km koulumatkaa. Vastaavasti Vesilahdella ja Orivedellä noin puolet oppilaista asuu alle 3 km päässä koulusta ja joka kolmannella koulumatka on yli 5 km.

Toisen asteen oppilaitoksiin matka pitenee oppilaitosverkon harventuessa. Toisen asteen opiskelupaikkoihin kuljetaan myös seudun ulkopuolelta. Tredun vastaajista 9,2 % ja lukiodien vastaajista 4,8 % asuu seudun ulkopuolella. Toisen asteen opiskelijoista joka viides tredulainen ja joka kolmas lukiolainen asuu alle 5 km päässä koulustaan.



Kuva 1. Koulumatkan pituus peruskouluissa (kuvassa kunnat), lukioissa ja Tredun toimipisteissä keskimäärin.

2.5. Kaikilla peruskoululaisilla on pyörä

Toimivan polkupyörän omistaa lähes jokainen (96 %) peruskoululainen. Kangasalla ja Lempäälässä pyörä on hieman keskimääräistä useammalla (98 %) ja Orivedellä ja Tampereella hieman harvemmalla (94–95 %). Pyörän omistaa 95 % esikoululaisista ja 97–98 % alakoululaisista. Yläkouluiässä pyörän omistus alkaa vähentyä. 7. luokkalaisista 93 %:lla ja 9. luokkalaisista 88 %:lla on pyörä. Toisen asteen opiskelijoilla on selvästi vähemmän pyöriä kuin peruskoululaisilla: 82 % lukiolaisista ja 71 % tredulaisista omistaa toimivan pyörän.

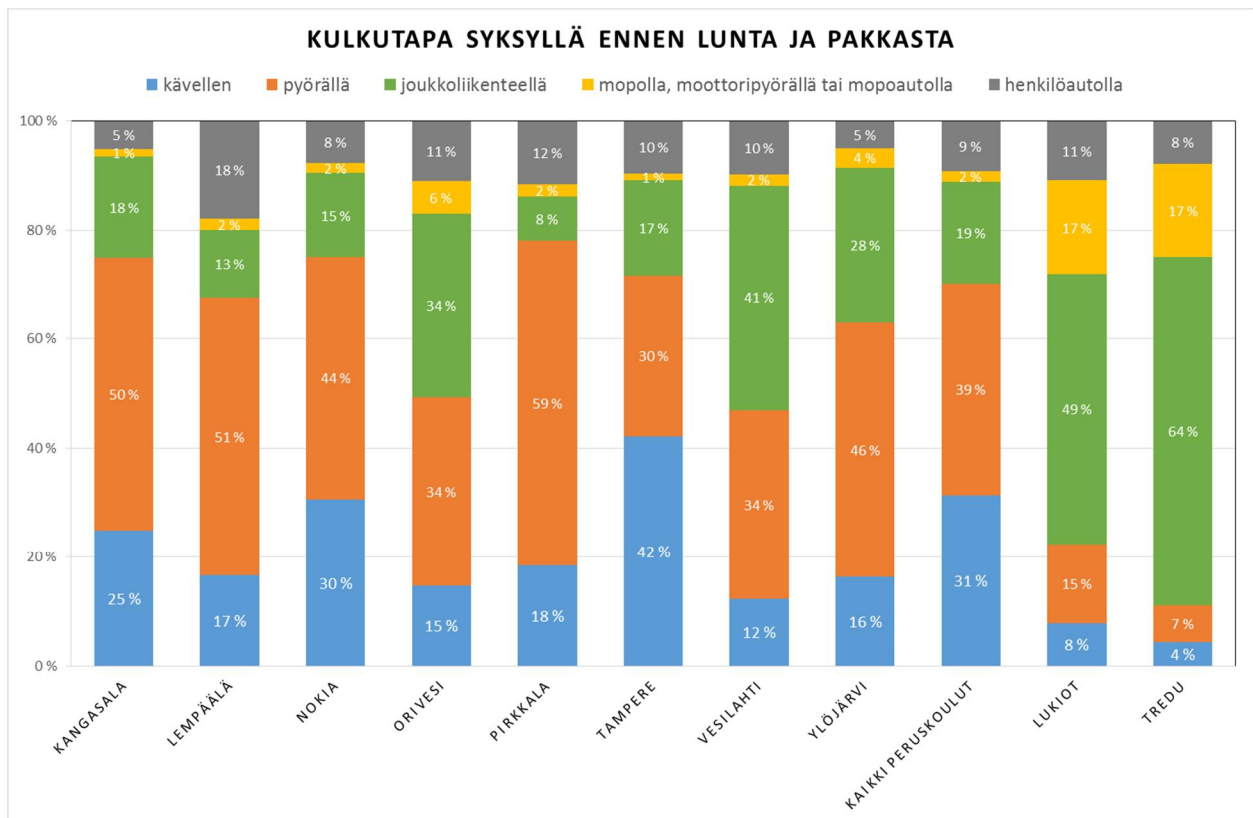
3. Liikkuminen koulumatkalla

3.1. Kouluun tullaan kestäväillä kulkutavoilla

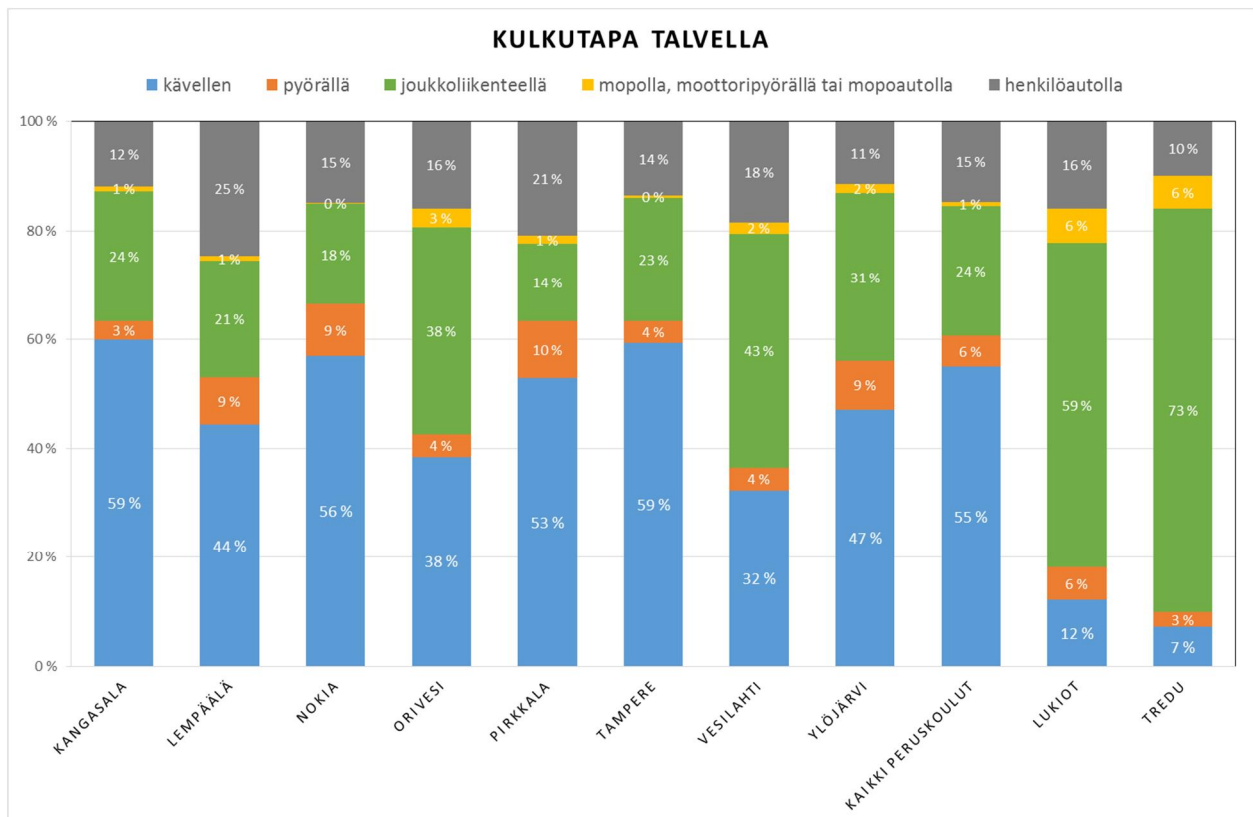
Tampereen kaupunkiseudulla peruskoululaiset käyttävät koulumatkoillaan varsin paljon kestäviä liikkumistapoja, joita ovat kävely, pyöräily ja joukkoliikenne (kuvat 2 ja 3). Syksyllä kestäväillä kulkutavoilla kulkee 89 % peruskoululaisista ja talvella 85 %. Talven tullen liikkumisessa merkittävin muutos on siirtyminen pyöräilystä kävelyyn. Pyöräilijöiden osuus vähenee syksyn 39 %:sta talveksi noin 6 %:iin. Talven tullen autolla kuljettaminen ja joukkoliikenteen käyttö yleistyvät. Joukkoliikenteellä tai koulukuljetuksella kulkee syksyllä 19 % oppilaista ja talvella 24 %. Peruskoululaisista 9 % kuljetetaan autolla kouluun syksyllä ja 15 % talvikaudella. Mopolla, mopoautolla tai moottoripyörällä kulkee syksyllä 2 % peruskoululaisista ja talveksi osuus puolittuu ollen 1 %.

Liikkumistavoissa on merkittäviä eroja kuntien välillä. Pirkkalassa, Lempäälässä ja Kangasalla pyöräily on keskimääräistä yleisempää. Tampereella pyöräily koulumatkoilla on selvästi vähäisempää kuin muissa kunnissa, mutta sen sijaan kouluun tullaan yleisesti kävellen. Myös Nokialla kävellään muita kuntia useammin kouluun. Vesilahdella, Orivedellä ja Ylöjärvellä puolestaan kuljetusoppilaita on muita kuntia enemmän. Henkilöautolla kuljettaminen on tyypillistä erityisesti Lempäälässä ja Pirkkalassa.

Lukioon ja Treduun kuljetaan yleisimmin joukkoliikenteellä. Joukkoliikennevälineistä selvästi yleisin on bussi, mutta myös junaa käytetään jonkin verran (2 %). Taksilla tai muulla koulukuljetuksella kulkee vain muutamia oppilaita. Henkilöautolla liikutaan sekä kuljettajana että vanhempien kyydissä. Treduun autolla kulkevista useimmat ajavat itse ympäri vuoden (5 %) ja harvemmat saavat vanhemmaltaan kyydin (3-4 %). Lukiossa tilanne on päinvastoin eli vanhemman kyydillä tulee syksyllä 6 % ja talvella 10 % kun itse autoilevia on sekä syksyllä että talvella 5 %. Kaverilta henkilöautokyydin saavia on vain yksittäisiä opiskelijoita. Mopolla, moottoripyörällä tai mopoautolla liikkuminen on lukioihin ja Treduihin samanlaista. Mopolla tai moottoripyörällä liikutaan syksyllä aika paljon (12 %), mutta talveksi mopoilu lähes loppuu kokonaan (1 %). Mopoautoilu jatkuu koko kouluvuoden ja 5 % oppilaista kulkee kouluun mopoautolla. Mopoauton kyydissä kulkee erittäin vähän oppilaita (0,5 %) ja mopon tai moottoripyörän kyydissä ei käytännössä kuukaan. Kävely ja pyöräily toisen asteen oppilaitoksiin ei ole kovin yleistä, mikä selittyy lähinnä matkan pituudella. Myös toisen asteen opiskelijoilla talvipyöräily on verraten harvinaista.



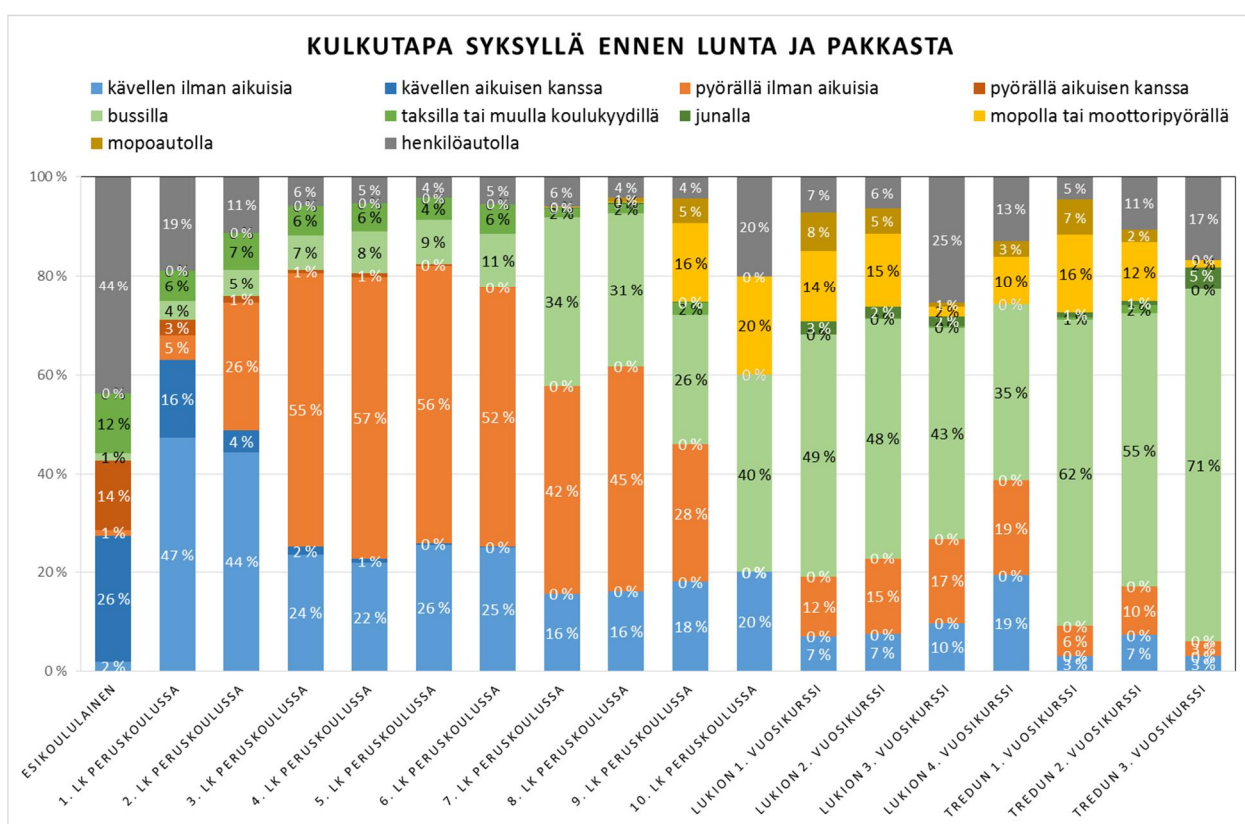
Kuva 2. Kulkutapa syksyllä ennen lunta ja pakkasta peruskouluissa (kuvassa kunnat), lukioissa ja Tredun toimipisteissä.



Kuva 3. Kulkutapa talvella peruskouluissa (kuvassa kunnat), lukioissa ja Tredun toimipisteissä.

3.2. Liikkuminen muuttuu iän myötä

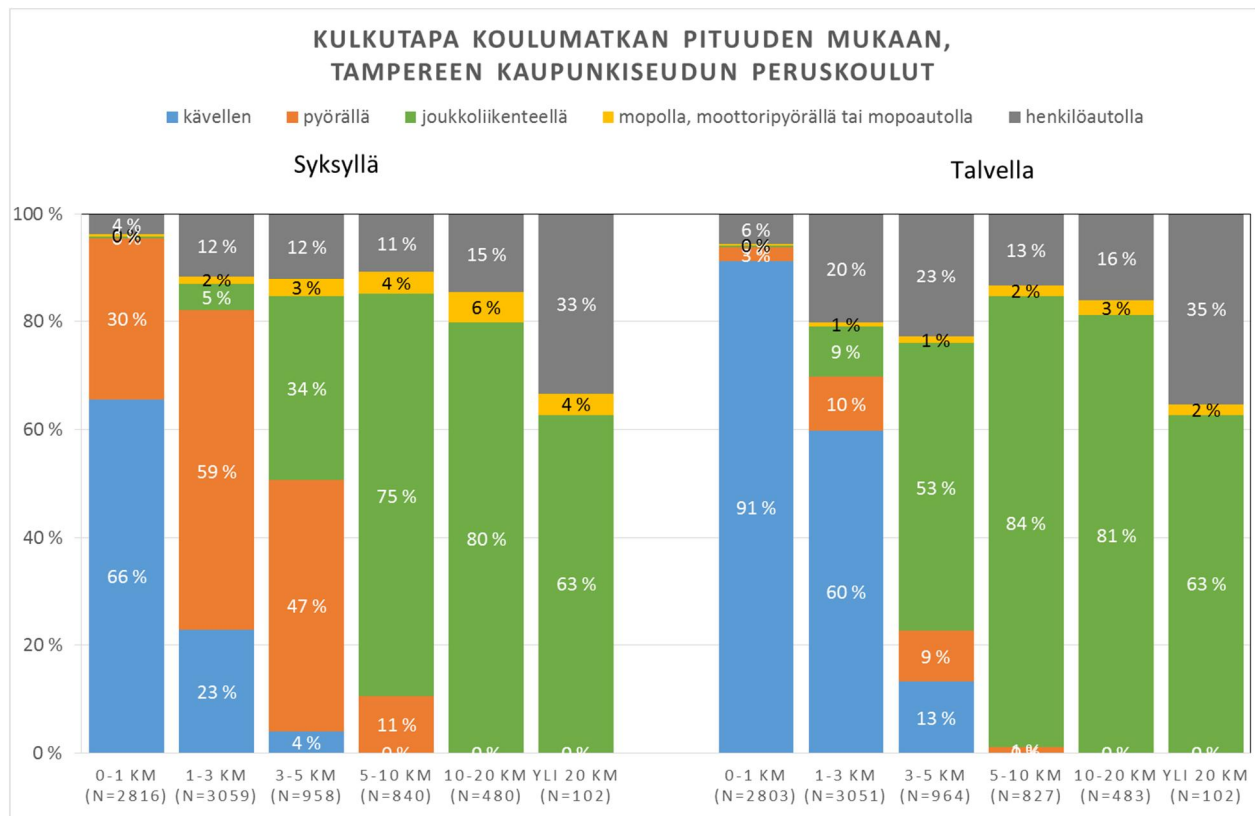
Lähes kaikki esikoululaiset saatetaan kouluun. Heistä puolet tuodaan autolla, neljäsosa kävellen ja 14 % pyörällä. Pienimpiä koululaisia saatetaan useimmin kouluun autolla ja kuljettaminen vähenee lapsen kasvaessa. Aikuinen on myös kävellen tai pyörällä tehtävillä koulumatkoilla usein ekaluokkalaisen tukena (syksyllä 19 %, talvella 15 %). Toisella luokalla kuljetaan jo pääosin itsenäisesti, vaikka muutamia oppilaita kaikilta alaluokilta ilmoitti kulkevänsä koulumatkat kävellen tai pyörällä aikuisen kanssa. Pyöräily yleistyy toisella luokalla ja kolmannelta luokasta alkaen reilu puolet alakoululaisista kulkee syksyllä kouluun pyörällä. Yläkoululaisilla koulumatkan pituus kasvaa ja joukkoliikenteen käyttäjiä on noin kolmasosa yläkoululaisista. 8.–9. -luokkalaisilla liikku- misvalikoimaan tulee mopo, mopoauto ja moottoripyörä, joilla kulkee noin viidesosa 15–18 -vuotiaista. Mopoilu korvaa sekä pyörä- että bussimatkoja. 18-vuotiaana mopo vaihtuu henkilöau- toon ja toisen asteen viimeisenä vuotena noin neljäsosa kulkee kouluun autolla. (kuva 4)



Kuva 4. Kulkutapa eri luokilla syksyllä ennen lunta ja pakkasta koko Tampereen kaupunkiseudulla.

3.3. Saattoliikennettä lyhyilläkin matkoilla

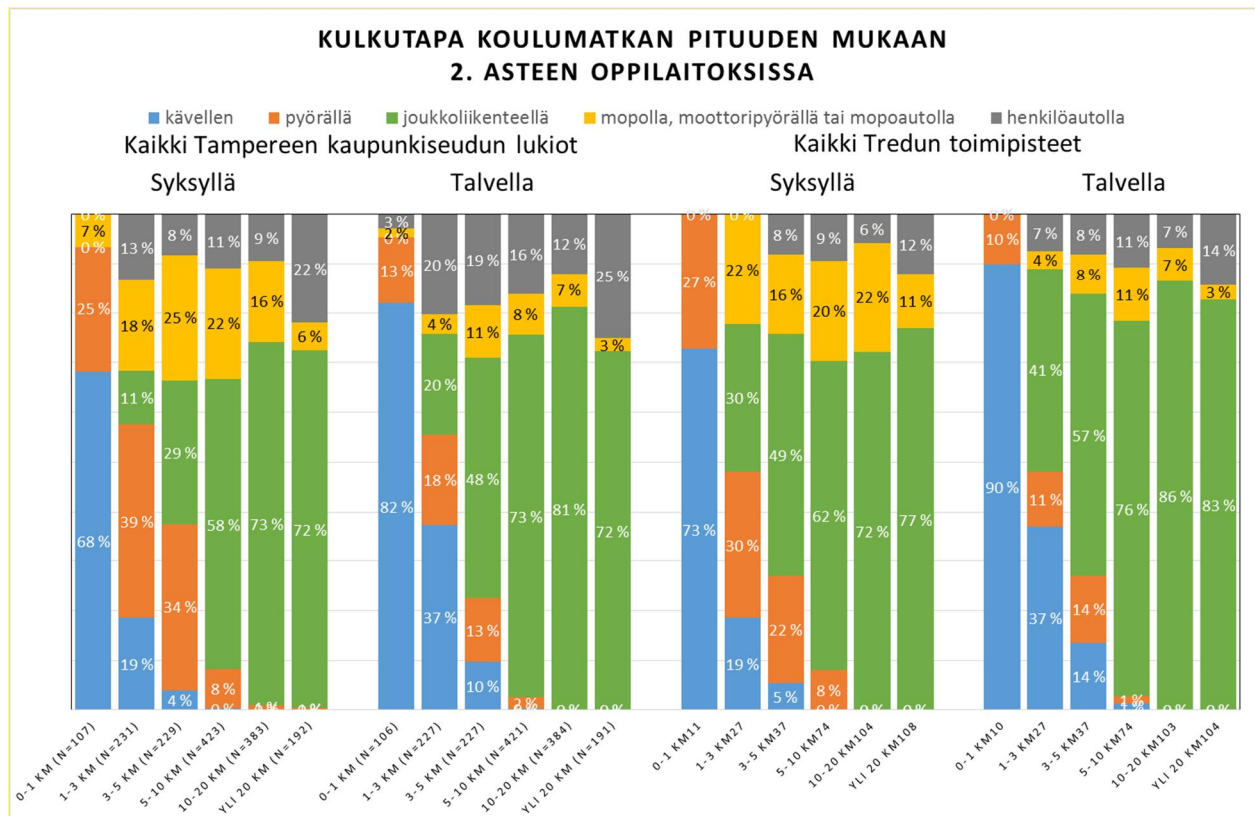
Vaikka kokonaisuutena kestävien liikkumistapojen osuus on peruskouluissa hyvällä tasolla, voidaan kulkutapoja matkojen pituuden mukaan tarkastellessa havaita, miksi monella koululla koetaan saattoliikenne ongelmaksi. Autolla kuljetetaan hyvin lyhyitäkin koulumatkoja ja kuljettaminen yleistyy matkan kasvaessa. Alle 1 km koulumatkoista tehdään 4 % syksyllä ja 6 % talvella henkilöautolla. 1-3 km matkoilla vastaavat luvut ovat 12 % syksyllä ja 20 % talvella. Automääräksi muunnettuna tulos tarkoittaa, että Tampereen kaupunkiseudun peruskoulujen pihoissa käy talviaamuisin yhteensä noin 5 300 autoa, joista 700 kuljettaa oppilasta alle kilometrin päästä ja 2 700 oppilaita, joilla on 1-3 km koulumatka. (kuva 5)



Kuva 5. Koulumatkan kulkutapa matkan pituuden mukaan Tampereen kaupunkiseudun peruskouluissa syksyllä ennen lunta ja pakkasta (pylväät vasemmalla) ja talvella (pylväät oikealla).

Kuntien väliset erot liikkumistavoissa selittyvät osittain kouluverkon erilaisuudella ja siitä seuraavalla koulumatkan pituudella. Kuntien välistä liikkumistottumusten vertailua onkin järkevämpi tehdä kulkutavoista koulumatkan pituuden mukaisesti (kuntakohtaiset tiedot liitteissä) kuin aikaisemmin esitetyistä keskiarvoista. Lyhyillä 1-3 kilometrin matkoilla peruskouluihin kuljetetaan eniten oppilaita Lempäälässä (talvella 35 %), Vesilahdella (32 %) ja Pirkkalassa (27 %). Omatoimisin koululaiset kulkevat Kangasalla ja Ylöjärvellä, jossa alle 1 km matkoilla 5–6 % ja 1-3 km matkoilla 12–14 % oppilaista tuodaan autolla kouluun.

Toisen asteen oppilaat käyttävät moottoriajoneuvoja syksyllä selvästi peruskoululaisia enemmän jo lyhyillä matkoilla. Matkan pituudella ei näytä olevan toisen asteen oppilaille merkitystä auton, mopon, mopoauton tai moottoripyörän käyttöön. Lukiossa näillä ajoneuvoilla tehdään noin kolmasosa yli 1 km matkoista syksyllä ja neljäsosa talvella matkan pituudesta riippumatta. Tredussa näiden kulkumuotojen käyttö on syksyllä hieman vähäisempää kuin lukiossa ja vähenee selvästi talveksi. Lukiolaisilla pyöräily on 1–5 km matkoilla hieman yleisempää kuin Tredun oppilailla ja Tredun puolesta kuljetaan lukiolaisia enemmän joukkoliikenteellä. (kuva 6)



Kuva 6. Koulumatkan kulkutapa matkan pituuden mukaan Tampereen kaupunkiseudun lukioissa (2 vasemman puoleista pylväsryhmää) ja Tredun toimipisteissä (2 oikeanpuoleista pylväsryhmää) syksyllä ennen lunta ja pakkasta (pylväät vasemmalla) ja talvella (pylväät oikealla).

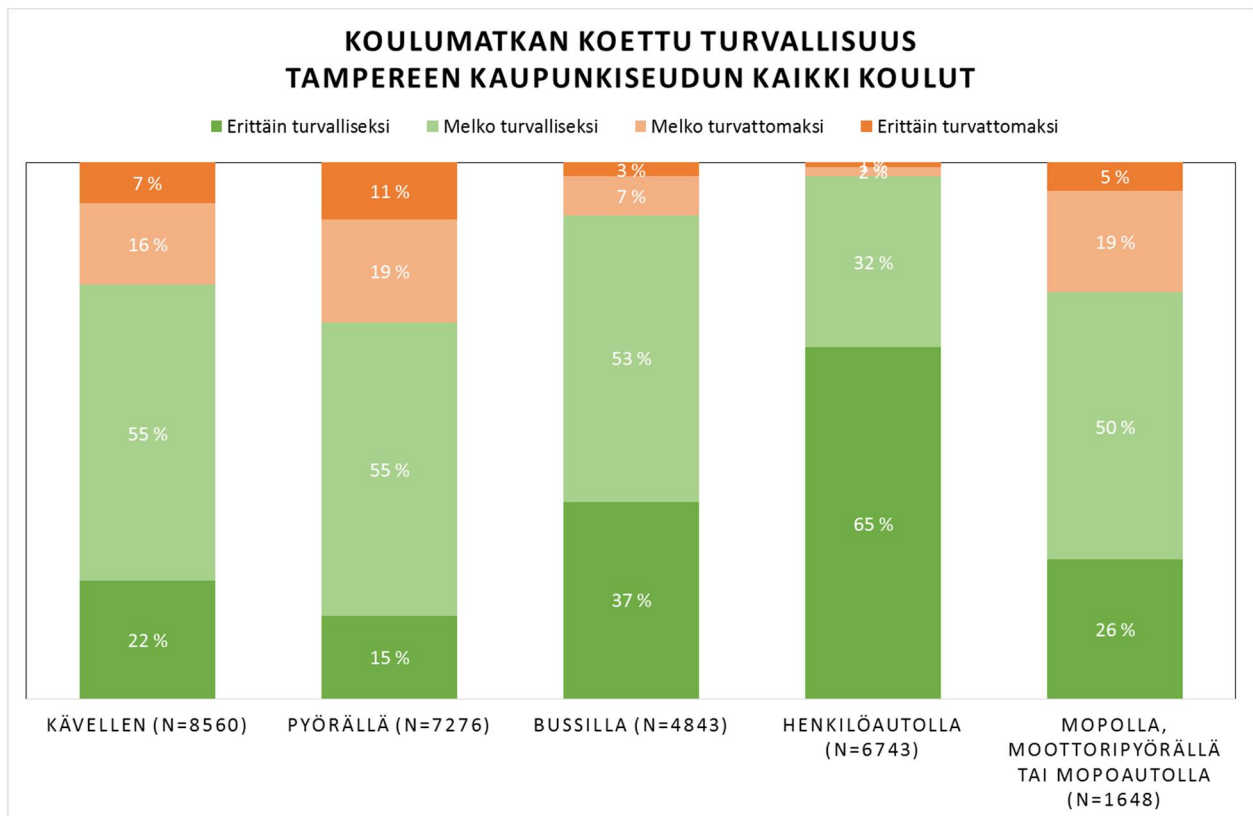
4. Koulumatkan turvallisuus

4.1. Turvallisuuden kokemus eri kulkutavoilla

Vastaajat kokivat henkilöautoilun erittäin turvalliseksi tavaksi liikkua koulumatkalla, vain 3 % piti sitä melko tai erittäin turvattomana. Myös joukkoliikenne koetaan turvalliseksi. Eniten turvattomuuden kokemuksia liittyy pyöräilyyn, jota joka kolmas vastaajista pitää melko tai erittäin turvattomana. Kävelyä ja mopoilua pitää joka neljäs melko tai erittäin turvattomana. (kuva 7)

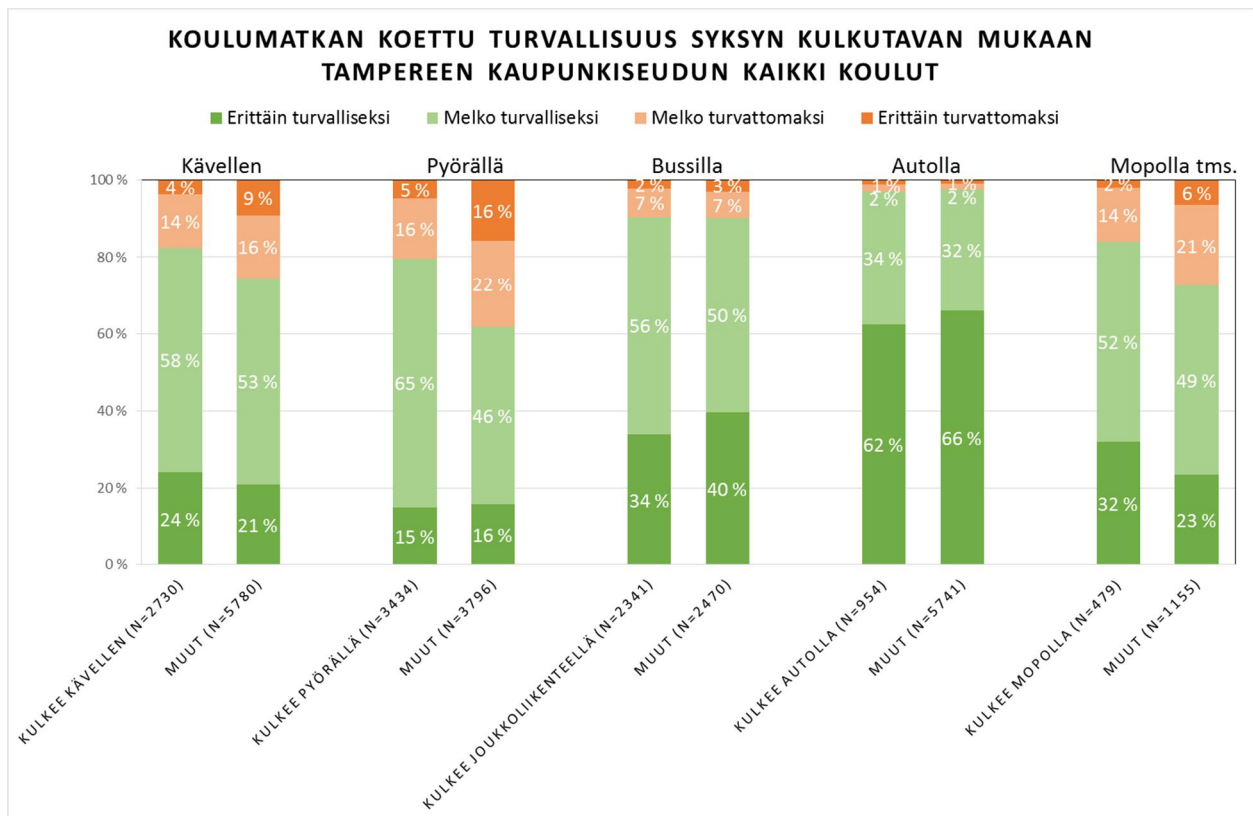
Turvallisuuden kokemuksissa oli selviä kuntakohtaisia eroja. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus koettiin kaikkein heikoimpana Vesilahdella, jossa vastaajista lähes puolet piti näitä turvattomina liikkuemistapoina. Myös Ylöjärvellä kävely ja pyöräily koettiin selvästi muita kuntia turvattomampana. Kävely koettiin turvallisimmaksi Pirkkalassa, Kangasalla, Nokialla ja Tampereella ja pyöräily puolestaan oli turvallisimman tuntuista Kangasalla, Orivedellä, Tampereella ja Nokialla. Mopolla, moottoripyörällä tai mopoautolla liikkuminen koettiin Vesilahdella, Nokialla ja Pirkkalassa muita kuntia turvallisempana ja Kangasalla ja Ylöjärvellä muita kuntia turvattomampana. Joukkoliikenne koettiin Orivedellä ja Vesilahdella kaikkein turvallisimmaksi ja Kangasalla puolestaan turvattomimmaksi. Henkilöautoilun osalta turvallisuuden kokemuksissa ei ollut kuntien välillä eroa.

Peruskoululaiset tai heidän vanhemmat kokivat kävelyn ja pyöräilyn turvattomampana kuin toisen asteen opiskelijat. Mopoilun turvallisuuden kokemuksessa ei ollut eroa yläkoululaisten ja toisen asteen opiskelijoiden kokemuksissa.



Kuva 7. Vastaajien kokemus koulumatkan turvallisuudesta eri kulkutavoilla kaikissa Tampereen kaupunkiseudun kouluissa keskimäärin. (N=vastanneiden määrä)

Tietyllä kulkutavalla itse liikkuva kokee vastausten perusteella oman kulkutapansa turvallisemmaksi kuin muilla tavoilla liikkuvat (kuva 8). Erityisesti pyöräilyä ja mopoilua pidetään huomattavasti turvattomampana kuin käyttäjät itse kokevat. Yleistäen tulosta voi tulkita niin, että käyttökokemus vähentää turvattomuuden tunnetta. Toisaalta jos joku tapa liikkua koetaan hyvin turvattomaksi, niin vastaaja on voinut valita toisen kulkutavan. Vastausaineisto on käytettävissä kunta- ja koulukohtaisiin tarkempiin tarkasteluihin.

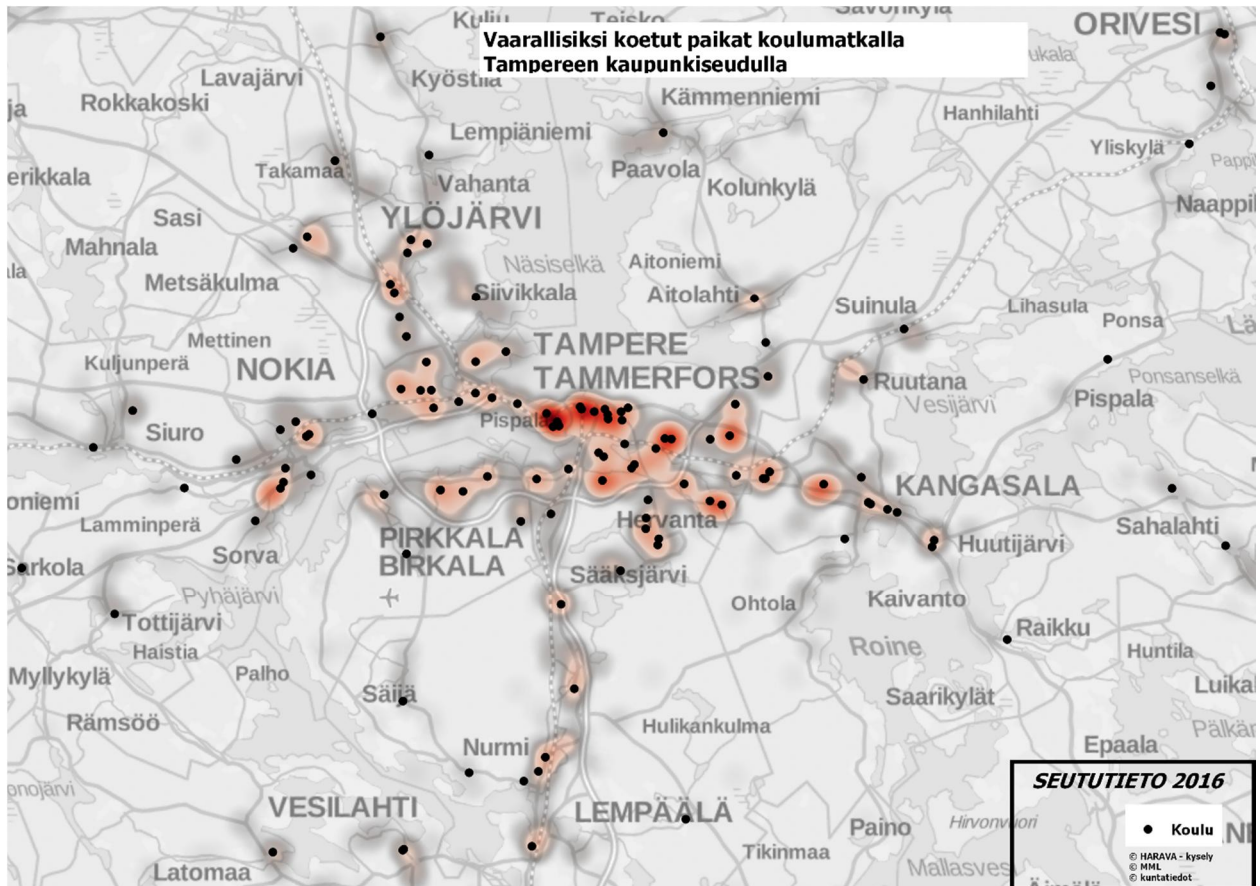


Kuva 8. Koulumatkan turvallisuuden kokemus kaikissa Tampereen kaupunkiseudun kouluissa keskimäärin. Vasemmanpuoleiset pylväät kuvaavat kyseisellä kulkutavalla itse syksyllä kouluun tulleiden kokemuksia ja oikeanpuoleiset pylväät mulla kulkutavoilla liikkuvien käsitystä kyseisen kulkutavan turvallisuudesta. (N=vastanneiden määrä)

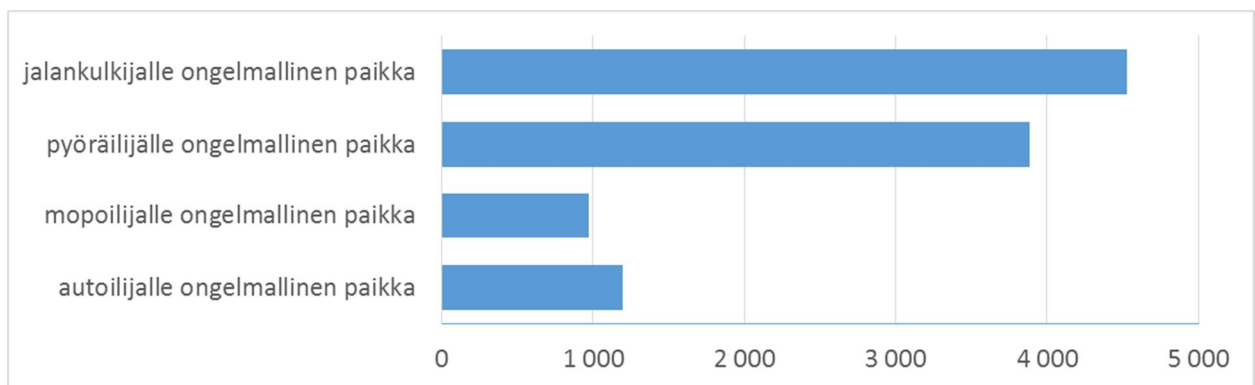
4.2. Ongelmapaikat

Kyselyssä oli mahdollisuus merkitä kartalle ongelmalliseksi koettuja paikkoja. Ongelmakohteita kirjattiin yhteensä 5 096 kpl. Näistä puolet kohdistui Tampereelle, noin 600 Kangasalle ja Ylöjärvelle, noin 350–400 Lempäälään, Nokialle ja Pirkkalaan ja noin 120 Orivedelle ja Vesilahdelle. Kuvan 9 kartassa esitetään ongelmapaikkojen kasautuminen koko seudulla. Liitteenä on vastaavat kartat kunnittain.

Lähes kaikki merkityt paikat koettiin ongelmalliseksi jalankulkijalle (89 %) tai pyöräilijälle (76 %) (kuva 10). 15 % paikoista oli kirjattu kaikille käyttäjille ongelmalliseksi. Ongelmia merkittiin etenkin kadun ylittämiseen, vilkkaaseen liikenteeseen ja autojen nopeuksiin liittyen (kuva 11). Liitteenä olevissa kartoissa esitetään miten kuvassa 11 luetellut eri ongelmatyypit painottuvat koko seudulla. Muina ongelmina mainittiin mm. talvihoitoon, tietöihin ja muuttuviin liikennejärjestelyihin, sosiaaliseen turvattomuuteen, alikulkujen kuivatukseen ja vaaratilanteisiin alikulkujen suuaukoilla, rekkaliikenteeseen, ajoneuvoliikenteeseen kevyen liikenteen väylillä, liikennemerkeihin ja liikennevalojen toimintaan sekä koulutien geometriaan (kapea, mutkainen, mäkinen) tai sijaintiin (syrjäinen metsätie, polku pimeään metsän läpi) liittyviä ongelmia.



Kuva 9. Vastaajien merkitsemien ongelmapaikkojen painopisteet Tampereen kaupunkiseudulla.



Kuva 10. Kenelle paikka on ongelmallinen? (kaikki vastaukset)



Kuva 11. Mikä paikassa on ongelmana? (kaikki vastaukset)

Liiteluettelo

1. Tulostaulukot Tampereen kaupunkiseudun kaikki peruskoulut kunnittain, lukiot ja Tredun toimipisteet
2. Tulostaulukot Kangasalan peruskoulut
3. Tulostaulukot Lempäälän peruskoulut
4. Tulostaulukot Nokian peruskoulut
5. Tulostaulukot Oriveden peruskoulut
6. Tulostaulukot Pirkkalan peruskoulut
7. Tulostaulukot Tampereen 0.–6. luokkien peruskoulut
8. Tulostaulukot Tampereen 7.–10. luokkien peruskoulut
9. Tulostaulukot Vesilahden peruskoulut
10. Tulostaulukot Ylöjärven peruskoulut
11. Tulostaulukot Tampereen kaupunkiseudun lukiot
12. Tulostaulukot Tredun toimipisteet
13. Ongelmapaikat koulumatkalla