

Ajatuksia teemasta:

Tulevaisuuden matkustuskäyttäytyminen

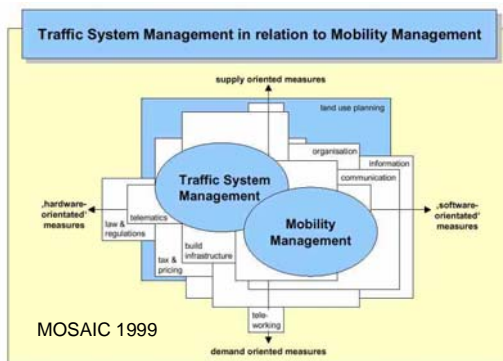
Mikä muuttuu, mikä pysyy?

Projektipäällikkö, TkL Kati Kiiskilä
Insinööritoimisto Liidea Oy
kati.kiiskila@liidea.fi



Liikennesuunnittelun paradigman muutos

– miksi liikennetarpeen syntymistä (ihmistä) on tärkeää ymmärtää?



- "predict and provide" - ajattelusta liikkumisen/liikkumistarpeen hallintaan
- liikkumisen (mobility) mahdollistamisesta saavutettavuuden (accessibility) varmistamiseen
- asiakaslähtöisyyden korostuminen suunnittelussa



Yksilön matkustuskäyttämisen kaari

Matkaluku:

noin 3
matkaa/hlö/vrk

noin 1
matka/hlö/vrk

Matka-aika:

95 min/hlö/vrk

60 min/hlö/vrk

35 min/hlö/vrk

Matkasuorite:

60 km/hlö/vrk

20 km/hlö/vrk

10 km/vrk/hlö

0 20 40 60 80 ikä

Henkilöliikennetutkimus 1998-1999

LIIDEA
KKI 13.1.2006

Matkustuskäyttämisen muuttuminen ajassa

Matkaluku:

noin 3
matkaa/hlö/vrk

Matka-aika:

noin 70
min/hlö/vrk

Matkasuorite:

noin 35-45
km/hlö/vrk

1975 1985 1995 2005 vuosi

Henkilöliikennetutkimukset 1974, 1908, 1986, 1992, 1999, 2005

Huom. arvioita, koska eri tutkimusvuosina erilaiset tutkimusmenetelmät ja ikäryhmät

LIIDEA
KKI 13.1.2006

Onko matkustuskäyttäytymisessä pysyvyyksiä?

- Aikabudjetti suhteellisen vakio/hitaasti muuttuva
 - aggregoidulla tasolla 1,1-1,3 tuntia/vrk
 - kansallisella tasolla vakioisempi kuin aluetasolla
 - yksilötasolla ei vakio
 - muutos hidas ja suunta epäselvä
- Vakio tai ”henkilökohtainen ideaali” aikabudjetti johtaa ajattelutavan muutokseen
- Selityksiä
 - eri vaikutusten yhteen tulema
 - bio-psykologinen tarve vakiorutiineihin (palautuminen vakiotilaan stressin kautta)
 - muut toiminnot vievät aikaa niin, että matkustamiselle jää 1-2 tuntia
 - toiminnon ja matkustamisen yhteinen aikabudjetti (esim. vapaa-aika 25 %)
- Rahabudjetin vakioisuus?
- Matkaluvun vakioisuus?
- Mitä muita?



Mistä muutos henkilöliikenteessä syntyy?

ryhmien koko muuttuu

- Vuosien 2005-2015 välinen muutos:
 - 0-19 -vuotiaat: - 5 %
 - 20-39-vuotiaat: + 1 %
 - 40-59-vuotiaat: - 11 %
 - 60-69-vuotiaat: + 40 %
 - 70-79-vuotiaat: + 19 %
 - 80+ vuotiaat: + 24 %

Ennakoimisen ongelmia:

- Ikä ei määritä toimintaa niin voimakkaasti kuin ennen.
- Joukkoliikenteen pakkokäyttäjien määrä vähenee.
- Helpoimmin ennakoitavat työmatkat menettävät asemansa suurimpana matkaryhmänä.
- Ryhmien määrittely vaikeutuu!

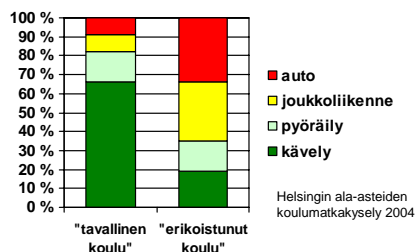
ryhmien käyttäytyminen muuttuu

Oleellisia kysymyksiä:

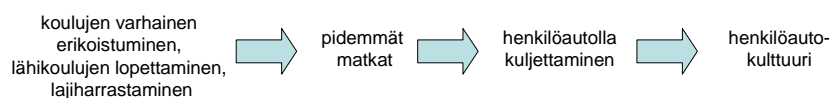
- Pysyvätkö elämänskaaren vaiheet/ sykliit?
- Pysyvätkö käyttäytymisen ”nyrkkisäännöt”
 - esim. tulot selittävät hyvin auton hankintaa ja kun auto on hankittu, sitä käytetään
- Muuttuvatko valintojen perusteet?
 - raha vs. asenteet
- Lisääntyvätkö mahdollisuudet mistä valita?
 - elämäntapojen kirjo – aika- ja paikkasidonaisuus vähentymässä
 - uusi kulkutapa – elinkaariteoria
 - liikkumattomuus elintapana (virtuaaliliikkuminen tai sohvaperuna)
- Trendit ja osavirtaukset nopeutuvat ja hajautuvat, hajautuvat myös tarpeet?
- Kuinka paljon tarpeita synnytetään ja onko piilotarpeita jo olemassa?

Esimerkki koululaisten käyttäytymisen mahdollisesta muutoksesta

Noidankehä:



Lasten autoistuminen:



Tilastojen todellisuutta (HLT 1998-1999):

- 6-7-vuotias autoilee lähes 20 km/arkipäivä (matkaluvusta n. 50 %, suoritteesta n. 90 %)
- 8-11-vuotias autoilee n. 13 km/arkipäivä (matkaluvusta 27-35 %, suoritteesta 55-70 %)

KKI 8.12.2005

Muutoksia matkaryhmien koossa

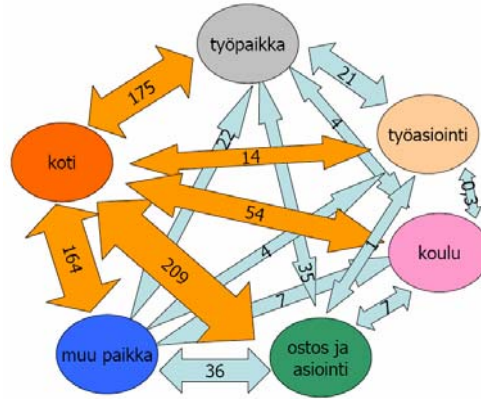
(huom. valistuneita arvauksia, aikajänne noin 10 vuotta)

matkaryhmä	muutossuunta	muutamia perusteluja
työ	→	Työntekijöiden määrä vähenee.
työasia	→	Globalisoituminen, erikoistuminen ja verkostoituminen jatkuvat, liikkuvan työ mahdollisuudet paranevat, etätyö kotona ei innosta suurissa määrin. Toisaalta työntekijöiden määrä vähenee.
koulu, opiskelu	→	Koululaiset vähenevät hieman, mutta aikuisopiskelijoiden määrä kasvaa.
ostos, asiointi	→	Shoppailu on elämys ja ajanviette. Erityisesti eläkkeelle jäävät miehet korvaavat poisjääviä työmatkoja aluksi ostos- ja asiointimatkoilla.
vierailu ja vapaa-aika	→	Nuorekkaita, autoiluun ja kuluttamiseen tottuneita eläkeläistä, jotka viihdyttävät itseään on noin 250000 aiempaa enemmän.

LIIDEA
KKI 13.1.2006

Näkökulmaa on pakko laajentaa työmatkoista vapaa-ajanmatkoihin

- Vapaa-ajan- ja vierailumatkojen osuus suoritteesta (HLT 1998-1999):
 - 8–29-vuotiaiden ikäryhmillä 50-70 %
 - 30–54-vuotiailla noin 45 %
 - 55–64-vuotiailla noin 55 %
 - yli 64-vuotiailla noin 75 %
- Esim. lapsiperheiden liikkumisongelmat näyttävät keskittyvän lasten harrastematkoihin enemmän kuin työ-, koulu- ja päiväkotimatkoihin (ARJA-hanke).



Tampereen Seudun yli 14-vuotiaiden asukkaiden tekemien päivittäisten matkojen määrä eri kohteiden välillä (1 000 matkaa)

Kuva: Liikenteen nykytila Tampereen seudulla
<http://www.tase2025.fi/julkaisut/TASEnykytilaraportti.pdf>



Ihmiselle liikkuminen on osa kokonaisuutta "Arjen prosessit"

ARJEN HALLINTAAN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT



-työn
 -asuminen
 -vapaa-aika

Kuva: Liisa Horelli, Arjen ajan hallinta, 2005

