

**RAASEPORIN JUNALIIKENTEN MUUTOKSET KEVÄÄLLÄ 2016 JA
NIIDEN VAIKUTUKSET PENDELÖINTIIN**



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Riihimäen kampus, liikenneala

Kevät 2017

Eetu Saloranta

Liikenneala
Riihimäki

Tekijä	Eetu Saloranta	Vuosi 2017
Työn nimi	Raaseporin junaliikenteen muutokset keväällä 2016 ja niiden vaikutukset pendelöintiin	
Työn ohjaaja	Teppo Sotavalta	

TIIVISTELMÄ

Raaseporin kaupungissa asuu huomattavasti asukkaita, jotka pendelöivät päivittäin joko pääkaupunkiseudulle tai Turun suuntaan. Alkuvuodesta 2016 VR teki huomattavia muutoksia rantaradan junaliikenteeseen, ja Raasepori halusikin selvittää, millä tavalla nämä pendelöijät suhtautuvat muutoksiin.

Työn tavoitteena oli kartoittaa näitä mielipiteitä kyselytutkimuksella sekä tehdä ehdotuksia tilanteen kehittämiseksi. Tutkimus toteutettiin sähköisenä kyselynä Raaseporin kaupungin tukemia matkalippuja käyttäneille.

Muutokset junaliikenteessä olivat saaneet pendelöijä harkitsemaan muun muassa oman auton käyttämisen lisäämistä työmatkoilla ja jopa paluumuuttoa pääkaupunkiseudulle. Toisaalta suuri osa vastaajista ei kokenut muutosta lainkaan merkittävänä.

Työssä käydään läpi perustietoja Raaseporin kaupungista, teoriaa pendelöinnistä, kyselytutkimus tuloksineen ja johtopäätökset tuloksista. Työn tiilasi Raaseporin kaupunki ja ohjaavana opettajana toimi Teppo Sotavalta.

Avainsanat Pendelöinti, sukkulointi, kehyskunta, joukkoliikenne

Sivut 39 sivua, joista liitteitä 14 sivua

Traffic Engineering
Riihimäki

Author	Eetu Saloranta	Year 2017
Subject	Changes to Rail Services in the City of Raasepori in the Spring of 2016 and Their Impact on Commuting	
Supervisor	Teppo Sotavalta	

ABSTRACT

Of the inhabitants of the City of Raseborg, considerable amount commute to either Helsinki region or Turku. In the beginning of the year 2016, the State Railway Company made significant changes to the selection of train connections in between Turku and Helsinki. The City of Raseborg wanted to research how commuters took the changes.

The purpose of the thesis was to survey the opinions of these commuters and to make suggestions on how to ameliorate the situation. The survey was conducted as an electronic survey to all the commuters who had taken advantage of the City of Raseborg's discounted train tickets.

Changes in railway traffic made commuters think about using their cars instead of public transport, and even relocating their domicile to the Helsinki region. On the other hand, a large portion of the repliers didn't see the changes as significant at all.

The thesis consists of some basic information about the City of Raseborg, theory about commuting, the survey and it's results and finally conclusions. The thesis was commissioned by the City of Raseborg and the supervising professor for the thesis was Teppo Sotavalta.

Keywords Commuting, Shuttling, Suburb, Public Transport

Pages 39 pages including appendices 14 pages

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	TAUSTAA.....	1
2.1	Raaseporin kaupungista	1
2.2	Raaseporin kaupunkilippu, seutulippu ja työmatkalippu vakinaisesti asuville... 2	2
3	PENDELÖINNISTÄ.....	2
3.1	Työmatkapendelöinti	2
3.2	Pendelöijistä	4
3.3	Liikenneyhteysien vaikutus asuinpaikan valintaan	4
3.4	Liityntäpysäköinti	4
4	KYSELYN TULOKSET.....	5
4.1	Yleistä	5
4.2	Ikä ja sukupuoli.....	5
4.3	Matkojen kohdekuunta	8
4.4	Kulkuvälineet.....	9
4.5	Liityntäpysäköinti	12
4.6	Kuinka kauan olette tehneet nykyistä työmatkaanne	13
4.7	Tyytyväisyys junaliikenteen tarjontaan.....	14
4.8	Vaihtoehdot junaliikenteelle.....	15
4.9	Valmius muutosten peruuttamiselle.....	16
4.10	Kaivattu junatarjonta	16
4.10.1	Karjaa – Helsinki, Helsinki – Karjaa	16
4.10.2	Karjaa – Turku, Turku – Karjaa.....	17
4.10.3	Karjaa – Tammisaari, Tammisaari – Karjaa	18
4.10.4	Muut junatarjontatoiveet.....	18
4.11	Koettu matkustusajan pidentyminen.....	18
4.12	Koettu matkustusmukavuus	19
4.13	Raaseporin kaupungin myöntämän tuen mielekkyys	20
4.14	Tyytyväisyys tuen suuruuteen.....	20
4.15	Kehitysideoita, kommentteja	21
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	21
5.1	Muutosten peruminen	21
5.2	Rantaradan ratakapasiteetti	22
5.3	Junavuorojen lisääminen	22
5.4	Junakapasiteetin riittävyys.....	23
5.5	Linja-autoyhteysien kehittäminen	23
6	LOPPUSANAT	23
	LÄHTEET.....	24
	KUVAT	25

TAULUKOT	25
----------------	----

Liitteet

Liite 1	Kysely
Liite 2	Kehitysideoita, kommentteja

1 JOHDANTO

Työn tavoitteena oli tutkia, miten Raaseporin kaupungin asukkaat suhtautuvat keväällä 2016 tapahtuneisiin muutoksiin erityisesti Helsinkiin suuntautuvassa matkustajajunaliikenteessä. Työn toimeksiantaja oli Raaseporin kaupunki ja yhdyshenkilönä oli aluksi Piia Nordström ja myöhemmin Samuel Nissfolk.

Työ toteutettiin Webropol-kyselynä, joka lähetettiin Raaseporin kaupungin tarjoamaa junaliikenteen alennuslippua hyödyntäneille kaupunkilaisille sähköpostilla (Webropol; Raasepori). Lisäksi kysely oli vastattavissa kaupungin verkkosivuilla (<http://www.raasepori.fi/>). Kysely löytyy liitteestä 1.

Muutokset junaliikenteessä keväällä 2016 Raaseporin osalta olivat etenkin työmatkapedelöijille varsin radikaaleja. Pääkaupunkiseudun lähijuna Y, joka ajoi välillä Karjaa – Helsinki aamun ja iltapäivän ruuhkaliikenteessä, lakkautettiin (YLE 2015). Lisäksi VR lanseerasi Turun ja Helsingin välille nopean junayhteyden. Tämä juna ei pysähdy väliasemilla eikä siten myöskään Karjaalla. Junan lähtöajat ovat Turusta kello 7.08 ja Helsingistä kello 16.10. (VR 2016.)

Vaikka Y-juna oli ostoliikennettä (LVM 2011) ja kaukojunat VR:n omaa liikennettä ja siten edellä mainitut päätökset eivät liity toisiinsa, astuivat molemmat muutokset voimaan 27.3.2016.

2 TAUSTAA

2.1 Raaseporin kaupungista

Raaseporin kaupunki sijaitsee läntisellä Uudellamaalla noin 80 km Helsingistä länteen ja noin 100 km Turusta kaakkoon. Kaupunki syntyi 1.1.2009 kun Karjaan ja Tammisaaren kaupungit ja Pohjan kunta yhdistyivät. (Raasepori 2016.) Kaupungin merkittävimmät taajamat ovat Tammisaari ja Karjaa. Kaupungin asukasluku oli 28 136 (Tilastokeskus 2016).

Kaupungin merkittävimmät rautatieyhteydet ovat Turku – Helsinki rautatie, nk. Rantarata ja Karjaa – Hanko rautatie, nk. Hangon rata (kuva 1).



Kuva 1. Kuvassa Raaseporin rautatieyhteydet henkilöliikenteen osalta (VR 2016).

Kuntalaisten tyytyväisyystutkimuksessa Raaseporin kaupunki menestyi erittäin huonosti. Kaikista Suomen kunnista, vain Pietarsaari sai Raaseporia heikomman tuloksen. Raaseporin tulos ei kuitenkaan ollut oleellisesti heikentynyt viime vuosista, joten muutokset junaliikenteessä tuskin ovat olleet merkittävä tekijä. (Epsi-Finland 2016.)

2.2 Raaseporin kaupunkilippu, seutulippu ja työmatkalippu vakinaisesti asuville

Raaseporin kaupunki tarjoaa asukkailleen alennusta joukkoliikenteen lipputen hinnoista seuraavasti:

- 10 prosentin alennuksen 30 päivän kausilipusta, joka on voimassa kaikissa junissa
- 20 prosentin alennuksen 44 päivän lippuun, joka on voimassa busseissa

3 PENDELÖINNISTÄ

3.1 Työmatkapedelöinti

Pendelöinnillä tarkoitetaan työssäkäyntiä oman asuinalueen ulkopuolella (Tilastokeskus 2017). Pendelöinti terminä tulee latinan kielen sanasta *pendulum*, suomeksi heiluri. Synonyyminä pendelöinnille käytetään usein myös termiä sukkulointi.

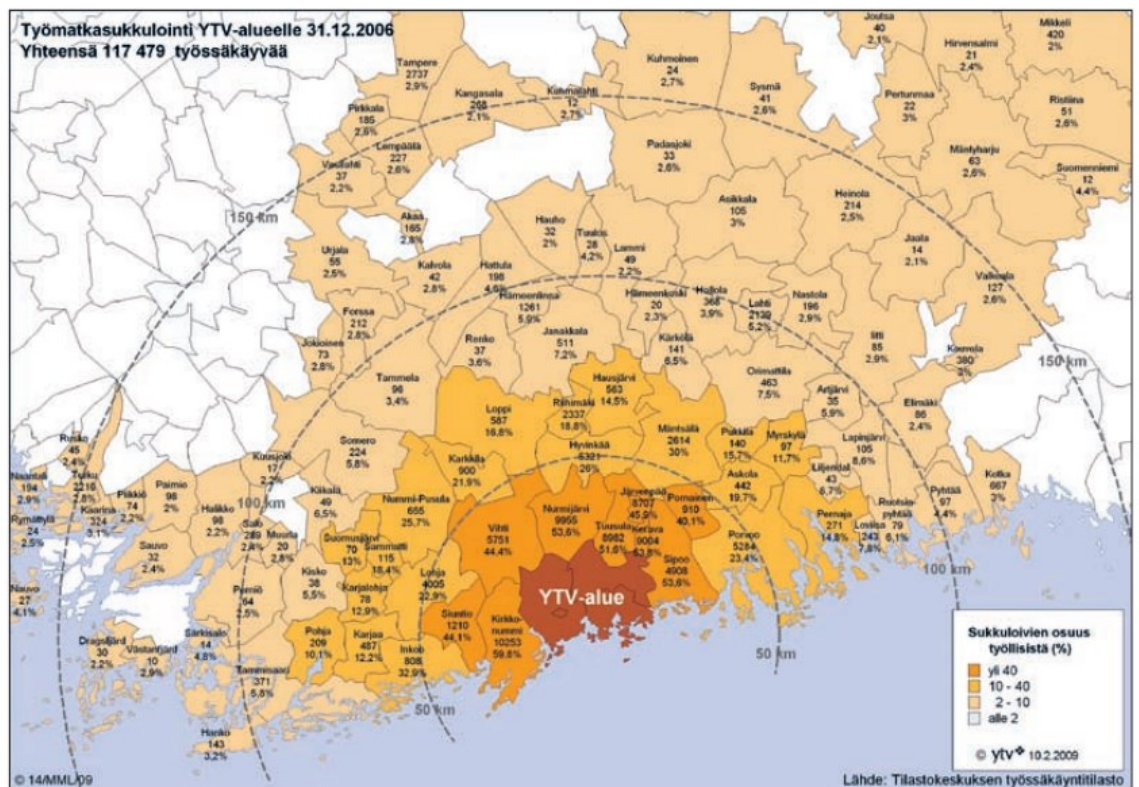
Työmatkapedelöinti ilmiönä on lähtöisin Yhdysvalloista 1850-luvulta, jossa suuria kaupunkeja kuten New York, Philadelphia, Boston ja Chicago haluttiin laajentaa radan varteen rakennettuihin lähiöihin. Näistä lähiöistä pääsi matkustamaan junalla kaupunkien keskustoihin alennetulla hinnalla, mikäli sitoutui maksamaan pitkiä kausia etukäteen. (Encyclopedia of Chicago.)

Pendelöinnillä tarkoitetaan siis yleensä joukkoliikenteen käyttöä näillä edestakaisilla matkoilla, mutta usein myös joko osin tai kokonaan henkilöautoa hyväksikäyttäen (Uusi-Rauva 2011).

Siitä, mitä voidaan pitää hyväksyttävän pituisena pendelöintimatkana, on eriäviä käsityksiä. Lisäksi huomioon tulee ottaa eri kulkumuotojen erilainen kuormittavuus. Esimerkiksi tunnin ajomatka autolla on huomattavasti rasittavampi kuin tunnin matka junalla. Tietysti tässäkin asiassa on yksilökohtaisia eroja.

Laki velvoittaa työtöntä työnhakijaa ottamaan vastaan työpaikan, joka on alle 90 minuuttisen matkan päässä (Itä-Savo 2015). Voitaneen siis päätellä, että tätä lyhyemmät työmatkapedelöinnit eivät ylitä suurimman osan sietokykyä. Esimerkiksi Raaseporin Karjaalta on hieman alle tunnin pituinen junamatka Helsinkiin.

Pääkaupunkiseudulla työskentelevistä noin 20 prosenttia asui Helsingin, Vantaan, Espoon ja Kauniaisien ulkopuolella vuonna 2013 (Tilastokeskus 2013). Kuvassa 2 vuoden 2006 tilanne.



Kuva 2. Pääkaupunkiseudun työssäkävintialue 2006 (Uudenmaan liitto 2009).

3.2 Pendelöijistä

Pendelöijät ovat yleensä parempituloisia. Vuonna 2010 pendelöivien työllisten keskimääräiset valtionveronalaiset tulot, 39 000 euroa, olivat 18 prosenttia suuremmat kuin asuinkunnassaan työssäkäyvien tulot. (Tilastokeskus 2013.) Luvuista voi päätellä, että paremmin palkatun työn takia ollaan valmiita lähtemään töihin kauemmas kotiovelta. Toisaalta voidaan ajatella, että paksumman lompakon myötä muuttohalukkuus ja -mahdollisuudet lisääntyvät.

Perheelliset pendelöivät enemmän kuin perheettömät, mitä voidaan pitää hieman yllättävänä (Tilastokeskus 2013). Logiikka tässä taustalla lienee se, että omakotitaloasuminen on helpommin mahdollista haja-asutusalueilla.

3.3 Liikenneyhteyksien vaikutus asuinpaikan valintaan

Kuluttajatutkimuskeskuksen tutkimuksessa ”Pääkaupunkiseudun muuttovirrat muutoksessa” todetaan että yhtä suuri osa pääkaupunkiseudun ulkopuolelta pääkaupunkiseudulle pendelöivistä käyttää joukkoliikennettä kuin omaa autoa. Radanvarsikuntiin muuttaneiden liikenneyhteydet heikkenivät vähemmän verrattuna tilanteeseen pääkaupunkiseudulla, kuin vailla raideyhteyttä olevien. Liikkumismahdollisuuksien todellinen muutos heijasteli tutkimuksessa vastaajien omia arvoja. Raaseporin tai Järvenpään kaltaiset radanvarsikunnat houkuttelivat erilaisia muuttajia kuin Nurmijärven tai Porvoon kaltaiset vailla raideyhteyttä olevat kunnat. (Kytö & Väliniemi 2009.)

Suurin osa kehyskuntiin muuttaneista käytti tutkimuksen mukaan ravintola- ja kulttuuripalveluja muualla kuin asuinkunnassaan ja osti kestopulustustavarat ja vaatteet naapurikunnista. Noin neljännes kehyskuntiin muuttaneista käytti myös terveyst-, urheilu- ja liikuntapalveluja asuinkuntansa ulkopuolella. Muuton seurauksena kulutusmenot kasvoivat riippumatta siitä, minne muutettiin. (Mt.)

Noin viidennes pääkaupunkiseudulta kehyskuntiin muuttaneista uskoo asuvansa pääkaupunkiseudulla jälleen viiden vuoden kuluttua. Tutkimuksen mukaan osa muuttajista ei ollut välttämättä pohtinut riittävästi niitä muutoksia elämäntapaan, joita maallemuutto aiheutti. (Mt.)

3.4 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinti on olennainen tekijä työmatkapendelöinnin mahdollistamisessa. Liikennevirasto määrittelee liityntäpysäköinnin seuraavasti: Liityntäpysäköinti tarkoittaa kulkuneuvon, yleensä auton tai pyörän, pysäköimistä keskusta-alueen ulkopuolella olevan pysäkki- tai terminaali-alueen läheisyyteen, yleensä tätä varten järjestetyille pysäköintialueelle, kun matkaa jatketaan julkisilla liikennevälineillä (Liikennevirasto 2013).

Liityntäpysäköinnin tarkoitus on lievittää ruuhkia tiheämmässä kaupunkirakenteessa ja toisaalta myös vähentää autoilijan stressiä, kun keskustaliikenteessä autoilua vältetään.

4 KYSELYN TULOKSET

4.1 Yleistä

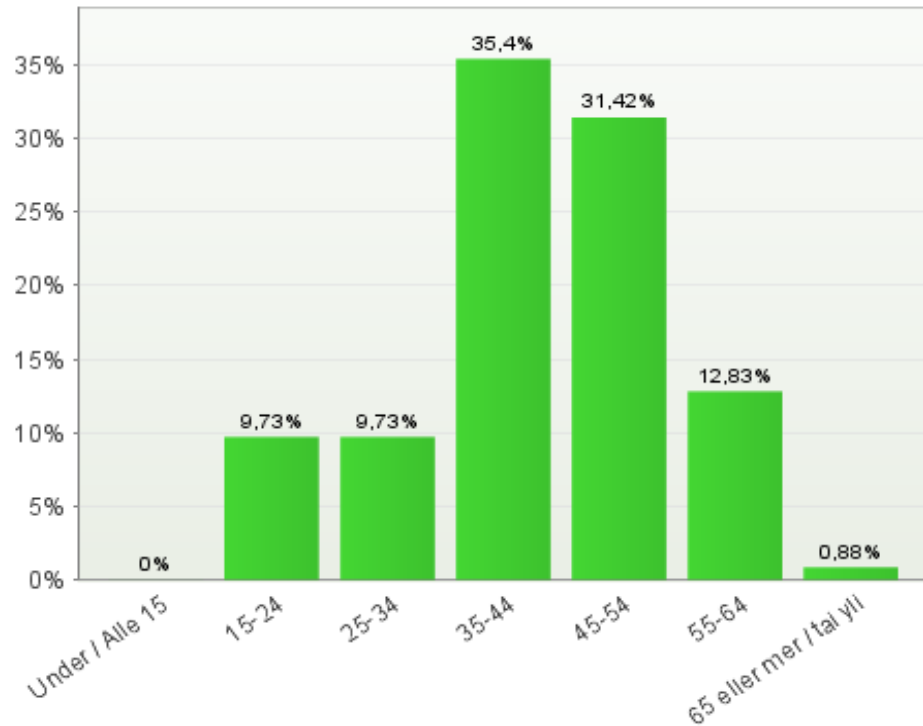
Kysely lähetettiin kaikille junaliikenteeseen kaupungin tukeman kausilipun ostaneille, joita oli yhteensä 152 henkilöä. Kysely lähetettiin kaupungin sähköpostissa. Lisäksi linkki kyselyyn oli saatavilla Raaseporin kaupungin verkkosivuilla. Vastauksia tuli yhteensä 226. Vastausprosentiksi tuli 149 prosenttia jota voidaan pitää erinomaisena. Kysely oli vastattavissa 1.12.2016 - 31.12.2016.

4.2 Ikä ja sukupuoli

Suurin osa vastaajista, 67 %, on ikäryhmissä 35-54 (taulukko 1 ja kuva 3). Tämä vastaa myös tilastokeskuksen valtakunnallista pendelöintitutkimusta (Tilastokeskus 2013).

Taulukko 1. Ikäjakauma absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Alle 15	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 tai yli	N
0	22	22	80	71	29	2	226

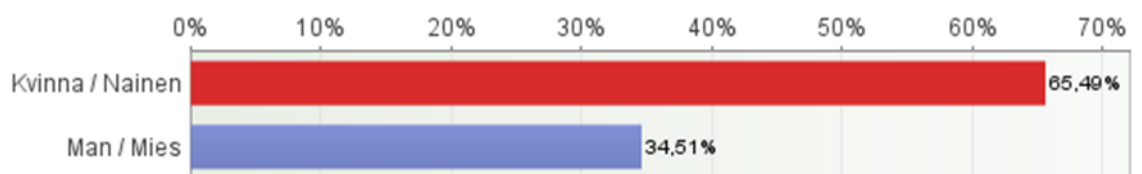


Kuva 3. Kyselyyn vastanneiden ikäjakaumat prosentteina (Saloranta 2017).

Vastaajista suunnilleen kaksi kolmasosaa oli naisia ja yksi kolmasosa miehiä (taulukko 2 ja kuva 4). Tilastokeskuksen tutkimuksen mukaan, valtakunnallisesti kaikista pendelöijistä 55 % on miehiä (Tilastokeskus 2013). Ero tähän tutkimukseen selittyy sillä, että naiset suosivat yleensä joukkoliikennettä enemmän siinä missä miehet henkilöautoa. Naisten osuus joukkoliikenteen matkustajista on kokonaisuudessaan noin 70 prosenttia. Tässä kyselyssä vastanneiden sukupuolijakauma vastaa varsin hyvin joukkoliikenteen normaalia matkustajajakaumaa, vaikkakin miesten osuus on lievästi suurempi.

Taulukko 2. Kyselyyn vastanneiden sukupuolijakauma absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Nainen	Mies	N
148	78	226

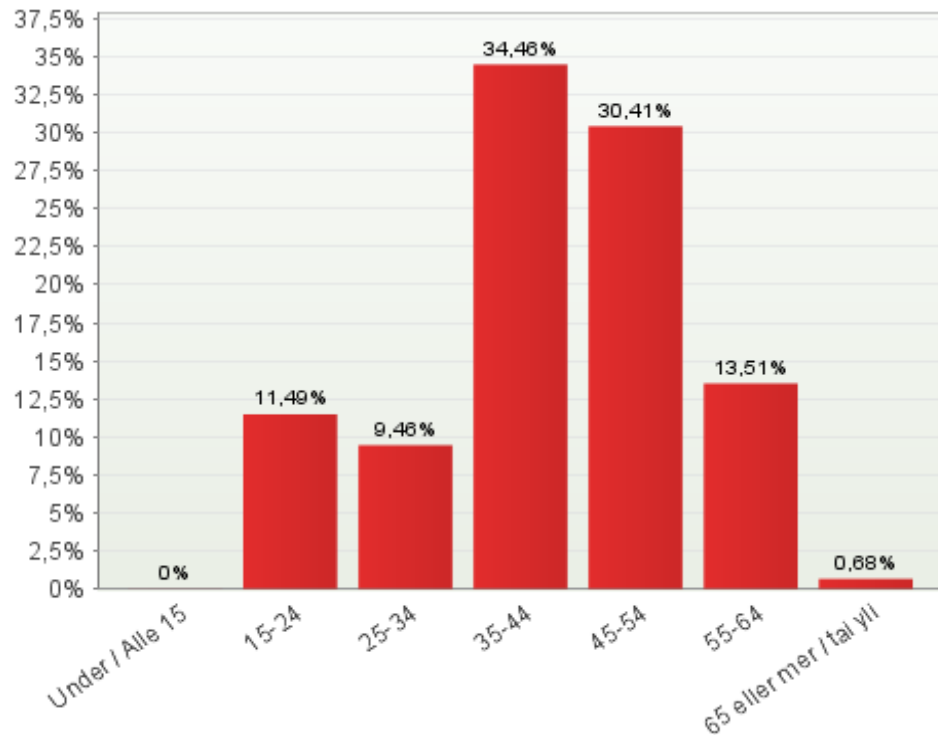


Kuva 4. Ikäjakauma prosentteina (Saloranta 2017).

Kyselyyn vastanneista naisten ja miesten sukupuolijakaumat olivat hyvin samansuuntaiset (taulukot 3 ja 4, kuvat 5 ja 6). Sukupuoli ei näyttänyt olevan merkittävä tekijä vastausten kertymisen suhteen ikäryhmittäin.

Taulukko 3. Naisten ikäjakauma absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

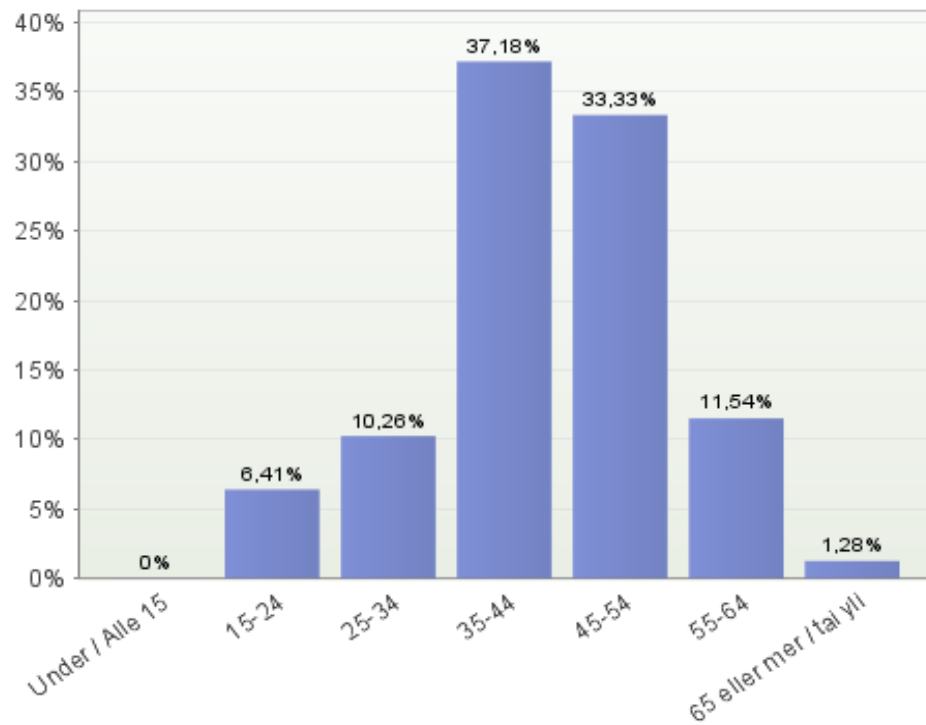
Alle 15	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 tai yli	N
0	17	14	51	45	20	1	148



Kuva 5. Naisten ikäjakauma prosentteina (Saloranta 2017).

Taulukko 4. Miesten ikäjakauma absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Alle 15	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 tai yli	N
0	5	8	29	26	9	1	78

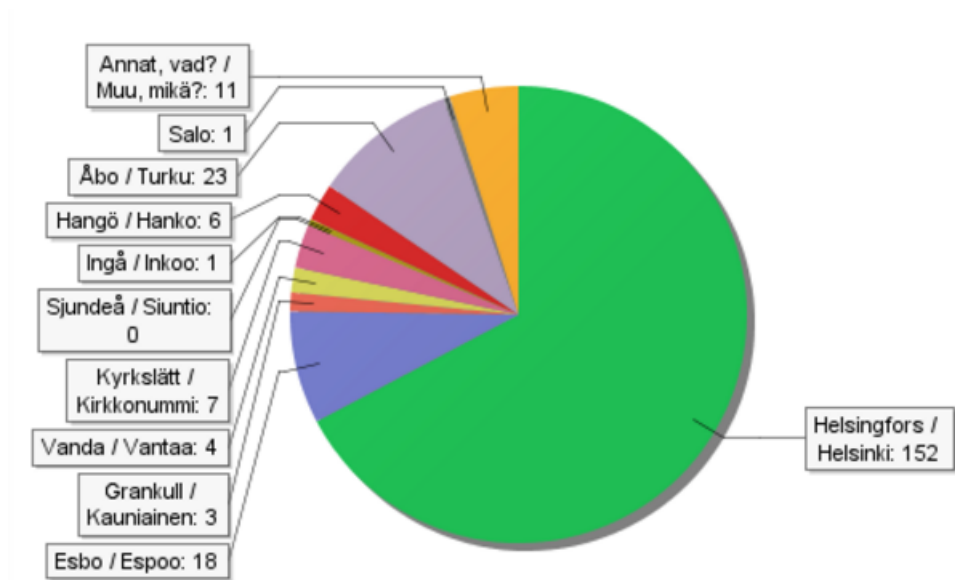


Kuva 6. Miesten ikäjakauma prosentteina (Saloranta 2017).

4.3 Matkojen kohdekunta

Ylivoimaisesti suurin osa matkoista kohdistuu pääkaupunkiseudulle, 78 % (kuva 7 ja taulukko 5). Toinen merkittävä kohde on Turku, jonne suuntautuu 11 % vastaajien matkoista. Pääkaupunkiseutu oli odotetusti vetovoimaisin kohde, mutta erityisesti Helsingin osuus oli ehkä vielä odotettuakin suurempi. Helsingin alueella on vain kaksi asemaa, Pasila ja päärautatieasema, joissa Karjaalta tulevat junat pysähtyvät.

Vaihtoehdossa muu oli tullut vastauksina Karjaa, Tammisaari ja Raasepori. Kyselyssä kartoitettiin mielipiteitä junaliikenneyhteyksistä kaupungin ulkopuolelle, joten tältä osin kysely ei onnistunut. Myös Turku oli yksi vastauskohdassa muu.



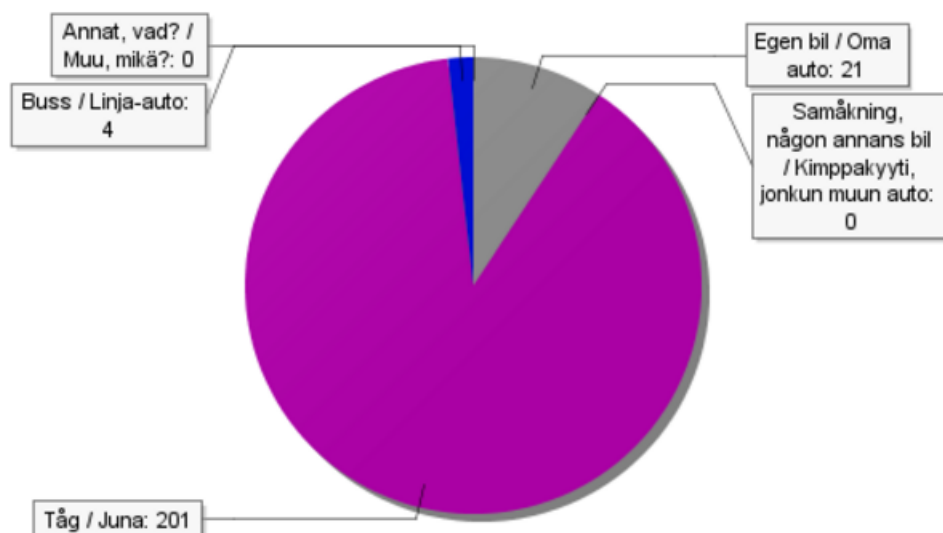
Kuva 7. Matkojen kohdekuunta absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Taulukko 5. Matkojen kohdekunnat prosentteina (Saloranta 2017).

Helsinki	67
Espoo	8
Kauniainen	1
Vantaa	2
Kirkkonummi	3
Siuntio	0
Inkoo	0
Hanko	3
Turku	10
Salo	0
Muu, mikä	5

4.4 Kulkuvälineet

Pääasiallinen kulkuväline kyselyyn vastanneiden matkoilla on juna (kuva 8 ja taulukko 6). Tämä kertoo siitä, että junaliikenteen muutokset eivät ainaakaan vielä ole saaneet kovin suurta osaa vastaajista siirtymään oman auton käyttöön.



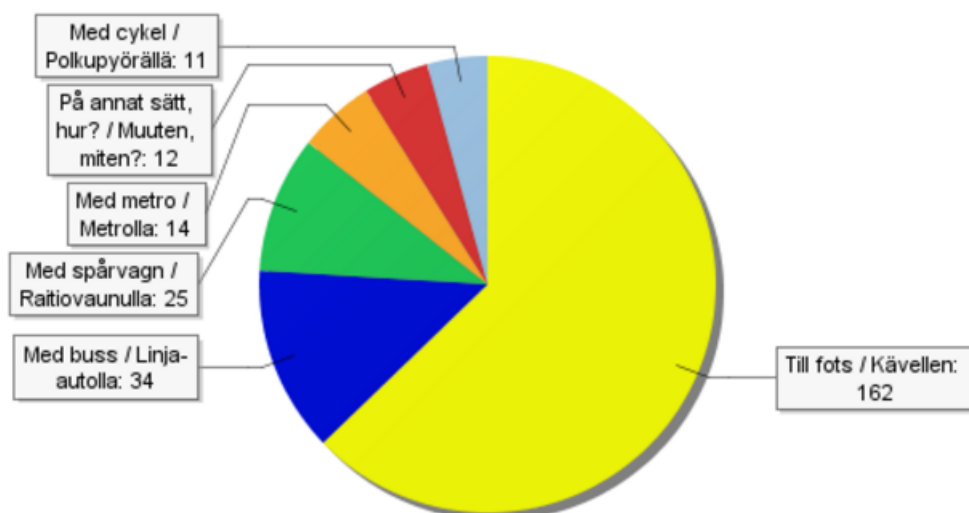
Kuva 8. Pääasiallinen kulkuväline matkoillanne absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Taulukko 6. Pääasiallinen kulkuväline prosentteina (Saloranta 2017).

Juna	89
Kimppakyyti	0
Auto	9
Linja-auto	4
Muu, mikä	0

Seuraavaksi kysyttiin, miten vastaajat tekevät liityntämatkan, esimerkiksi Helsingin rautatieasemalta, määränpäässä lopulliseen kohteeseen (kuva 9 ja taulukko 7). Suurin osa näyttäisi tekevän tuon matkan kävellen, joten voitaneen päätellä, että vastaajien työpaikat tai muut matkakohteet sijaitsevat rautatieasemien välittömässä läheisyydessä.

Kohdassa muuten, miten oli vastattu muutaman kerran juna tai auto. Juna olisi ehdottomasti pitänyt lisätä vaihtoehdoksi, sillä pääkaupunkiseudulla on mahdollisuus jatkaa matkaa lähijunalla. Auto sen sijaan yllätti jatkokulkuvälineenä.

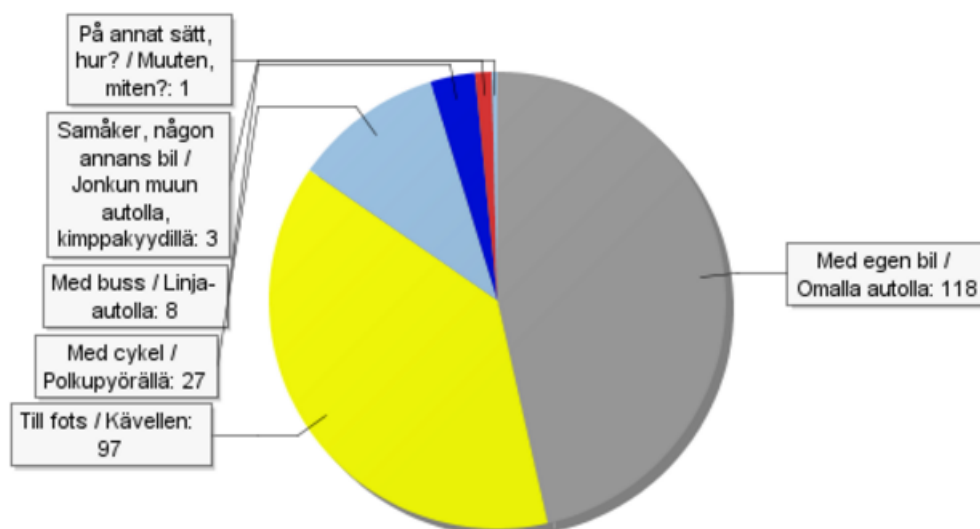


Kuva 9. Kulkuväline määränpäässä liityntämatkalla absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Taulukko 7. Kulkuväline määränpäässä liityntämatkalla prosentteina (Saloranta 2017).

Kävelen	63
Linja-autolla	13
Raitiovaunulla	10
Metrolla	5
Muuten, miten	5
Polkupyörällä	4

Suosituimmat kulkuvälineet liityntämatkoilla ovat auto ja polkupyörä, mutta myös kävely on suosittua (kuva 10 ja taulukko 8). Todennäköisesti autoa käyttävät asuvat hieman kauempana Raaseporin päätaajamista, Karjaasta tai Tammisaaresta.



Kuva 10. Kulkuväline lähtöpisteestä pääasialliselle kulkuvälineelle absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Taulukko 8. Kulkuväline lähtöpisteestä pääasialliselle kulkuvälineelle prosentteina (Saloranta 2017).

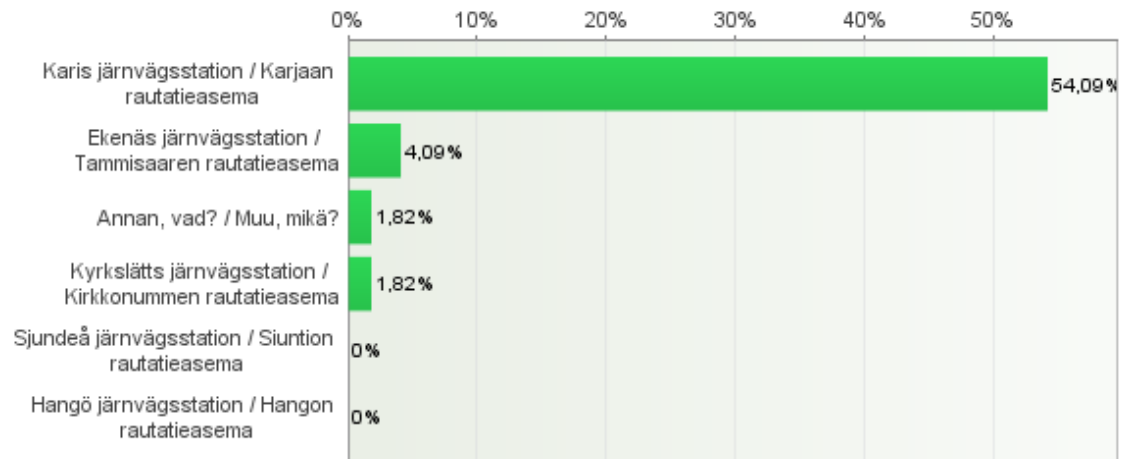
Autolla	46
Kävellen	38
Polkupyörällä	11
Linja-autolla	3
Kimppakyydillä	1
Muuten, miten	0

4.5 Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköintiä käytetään ylivoimaisesti eniten Karjaan rautatieasemalla (taulukko 9 ja kuva 11). Osa ei käytä liityntäpysäköintiä lainkaan ja tämä tulos onkin yhdistettävissä miltei suoraan niihin, jotka suorittavat liityntämatkan lähtöpäässä kävellen.

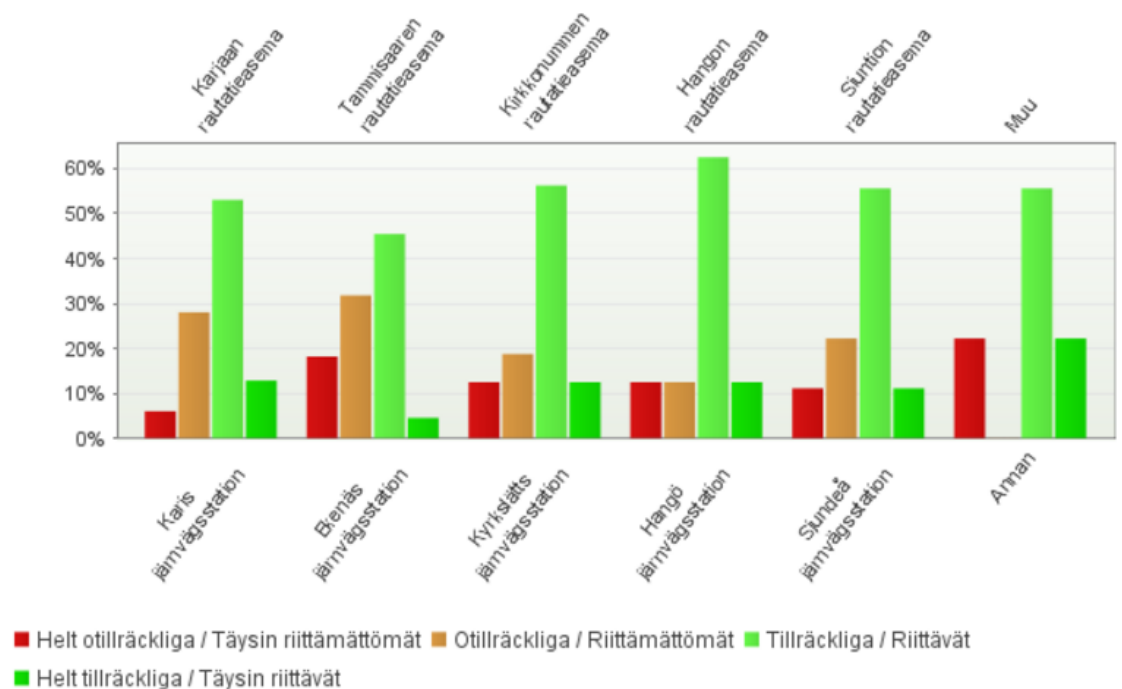
Taulukko 9. Liityntäpysäköinnin käyttö absoluuttisina lukumäärinä (Saloranta 2017).

Karjaan rautatieasema	119
Tammisaaren rautatieasema	9
Kirkkonummen rautatieasema	4
Hangon rautatieasema	0
Siuntion rautatieasema	0
Muu, mikä	4
En käytä liityntäpysäköintiä	93
N	220



Kuva 11. Liityntäpysäköinnin käyttö prosentteina (Saloranta 2017).

Pääosin liityntäpysäköintitiloihin ollaan tyytyväisiä (kuva 12). Huonoin tilanne vaikuttaa olevan Tammisaaren rautatieasemalla. Siellä noin puolet ovat parkkipaikkojen riittävyyteen tyytymättömiä.



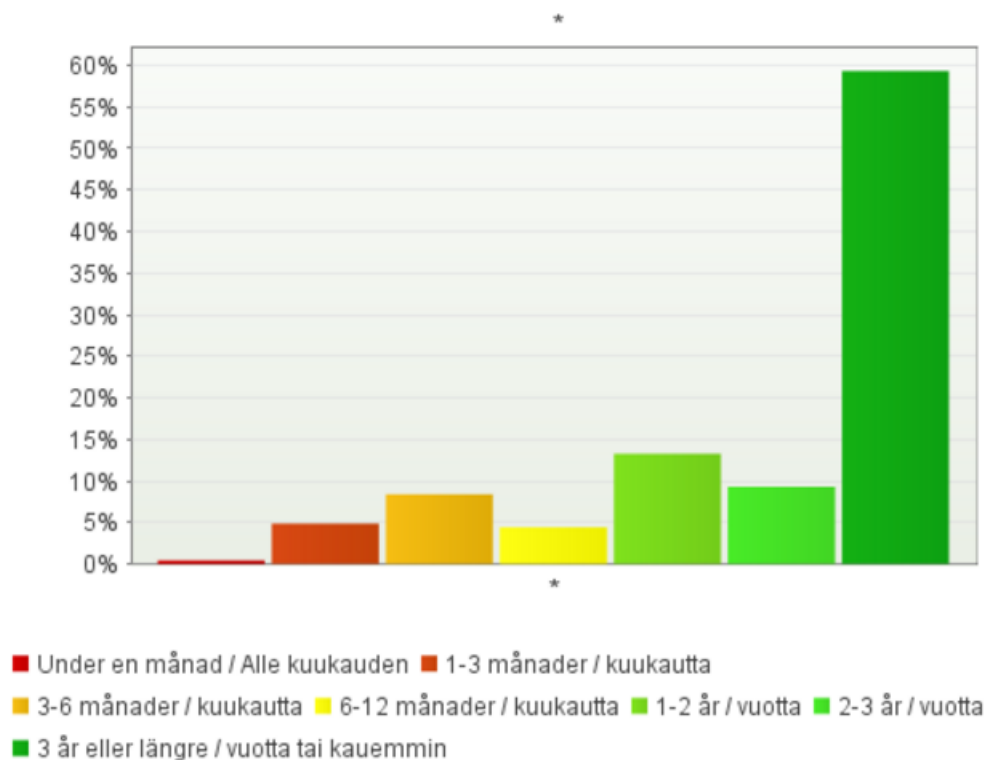
Kuva 12. Tyytyväisyys liityntäpysäköintitiloihin prosentteina (Saloranta 2017).

4.6 Kuinka kauan olette tehneet nykyistä työmatkaanne

Ylivoimaisesti suurin osa vastaajista on tehnyt nykyistä työmatkaansa yli kolme vuotta (taulukko 10 ja kuva 13). Tästä voidaan päätellä, että suurin osa vastaajista on kokenut muutokset junaliikenteen tarjonnassa omakohteisesti.

Taulukko 10. Kuinka kauan vastaajat ovat tehneet nykyistä työmatkaansa absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Alle 1 kk	1
1-3 kk	11
3-6 kk	19
6-12 kk	10
1-2 vuotta	30
2-3 vuotta	21
Yli 3 vuotta	134
N	226



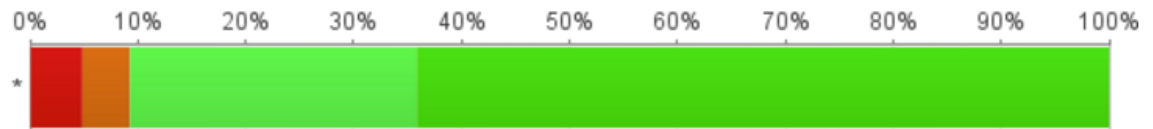
Kuva 13. Kuinka kauan vastaajat ovat tehneet nykyistä työmatkaansa prosentteina (Saloranta 2017).

4.7 Tyytyväisyys junaliikenteen tarjontaan

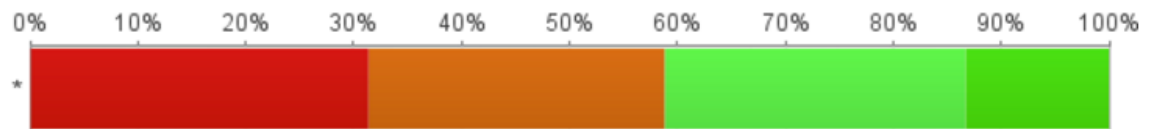
Vastaajien tyytyväisyys junaliikenteen tarjontaan heikkeni oleellisesti alkuvuoden 2016 muutosten jälkeen (taulukko 11 ja kuvat 14 ja 15). Muutoksen jälkeen vajaat 60 % oli tyytymättömiä ja hieman yli 40 % edelleen tyytyväisiä.

Taulukko 11. Tyytyväisyys junaliikenteen tarjontaan absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

	ennen	jälkeen
Erittäin hyvin	145	30
Hyvin	60	63
Huonosti	10	62
Erittäin huonosti	11	71
N	226	226



Kuva 14. Tyytyväisyys junatarjontaan ennen alkuvuoden 2016 muutoksia prosentteina (Saloranta 2017).



Kuva 15. Tyytyväisyys junatarjontaan alkuvuoden 2016 muutosten jälkeen prosentteina (Saloranta 2017).

4.8 Vaihtoehdot junaliikenteelle

Vain viisikymmentä vastaajaa, alle neljäsosa, ei ollut harkinnut mitään muutoksia työmatkakäyttämiseensä (taulukko 12). Auton käytön lisääminen vaikuttaisi olevan yleisin tapa ratkaista tilanne.

Taulukko 12. Mitä seuraavista vastaajat ovat harkinneet korvaamaan junaliikennettä absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

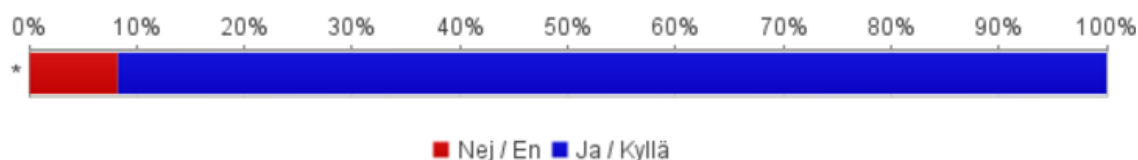
Auton ostamista tai vuokraamista	24
Auton käytön lisäämistä työmatkoilla	99
Kimppakyytien järjestämistä	23
Junamatkustamisen vähentämistä	57
Junamatkustamisen lisäämistä	6
Työpaikan vaihtamista, eläköitymistä tai työelämästä vetäytymistä	35
Asuinpaikan vaihtamista	86
Ei mitään näistä	50
N	226

4.9 Valmius muutosten peruuttamiselle

Suurin osa vastaajista tuntuisi olevan valmiita palaamaan takaisin junan käyttäjiksi, mikäli heidän kannaltaan oleelliset junavuorot palautettaisiin tai perustettaisiin (taulukko 13 ja kuva 16). Esimerkiksi auton ostaminen saattaa muuttaa pysyvästi matkustustottumuksia, mutta ainakaan vastausten perusteella tällaista havaintoa ei voida tehdä.

Taulukko 13. Olisivatko vastaajat valmiita palaamaan junan käyttäjiksi, mikäli juuri heidän kannaltaan oleelliset vuorot palautettaisiin absoluutisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Kyllä	144
Ei	13
N	157



Kuva 16. Olisivatko vastaajat valmiita palaamaan junan käyttäjiksi, mikäli juuri heidän kannaltaan oleelliset vuorot palautettaisiin prosentteina (Saloranta 2017).

4.10 Kaivattu junatarjonta

Seuraavaksi kysyttiin, mihin suuntaan ja mihin aikaan vastaajilla on matkustustarpeita. Vaihtoehdot olivat seuraavat:

- Karjaa – Helsinki, Helsinki – Karjaa
- Karjaa – Turku, Turku – Karjaa
- Karjaa – Tammisaari, Tammisaari – Karjaa
- Karjaalta jonnekin muualle, Tammisaaresta jonnekin muualle

4.10.1 Karjaa – Helsinki, Helsinki – Karjaa

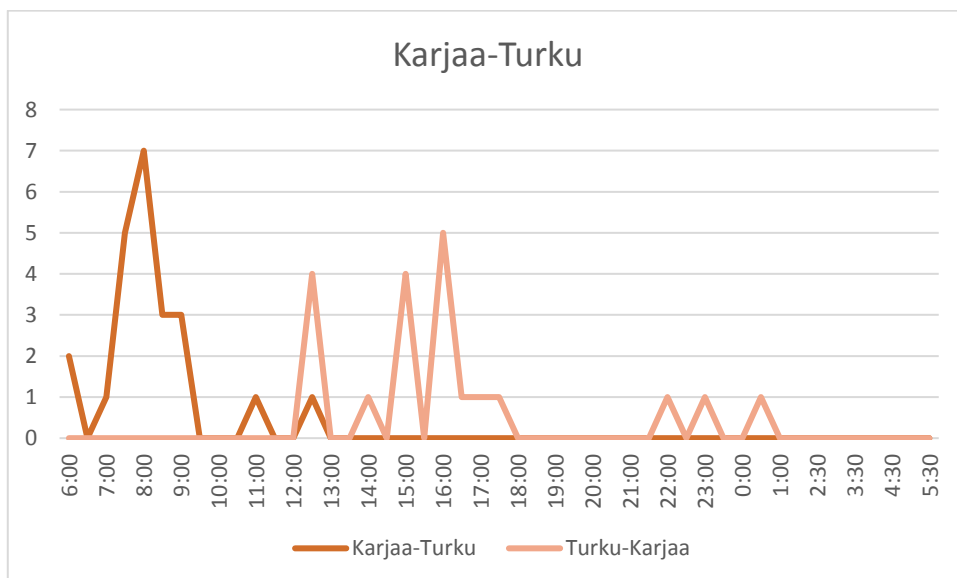
Suurin tarve aamun liikenteessä on odotetusti välillä kello 6.00 – 10.00 Karjaalta Helsinkiin (kuva 17). Helsingistä Karjaalle on havaittavissa kaksi piikkiä: iltapäiväruuhka välillä kello 15.00 – 18.00 ja toinen iltaliikenteessä välillä kello 21.00 – 0.00.



Kuva 17. Junatarjontatoiveet välillä Karjaa-Helsinki absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

4.10.2 Karjaa – Turku, Turku – Karjaa

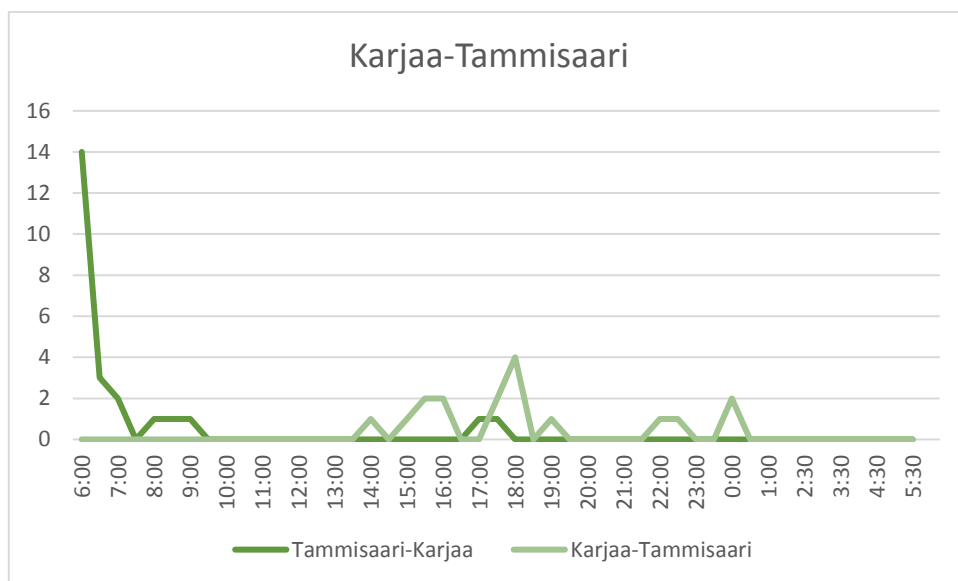
Turun suunnan tilanne on hyvin samankaltainen kuin Helsingin suunnan liikennekin (kuva 18). Menoliikenne painottuu selvästi aamuun, kun taas paluuliikenteessä ei ole niin selvää ruuhkahuippua. Myöhään illalla tarvetta matkustaa Turusta Karjaan suuntaan on sen sijaan vähemmän kuin Helsingistä.



Kuva 18. Junatarjontatoiveet välillä Karjaa-Turku absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

4.10.3 Karjaa – Tammisaari, Tammisaari – Karjaa

Suurin tarve vaikuttaisi olevan aamulla Tammisaaresta Karjaalle, oletettavasti Karjaalta lähteviin jatkoyhteyksiin (kuva 19).



Kuva 19. Junatarjontatoiveet välillä Karjaa-Tammisaari absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

4.10.4 Muut junatarjontatoiveet

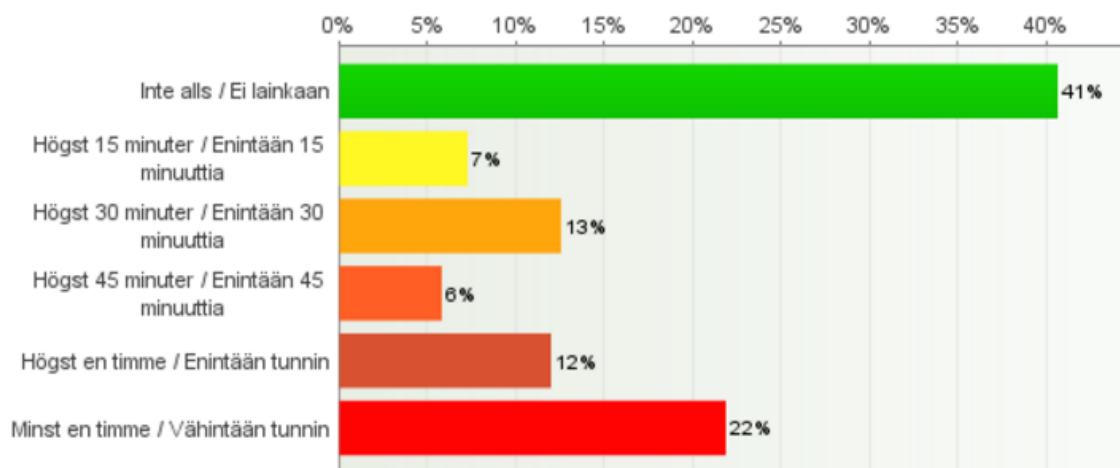
Vastaajat toivoivat edellä mainittujen lisäksi jonkin verran tarjontaa Hangon suuntaan. Nykyisten junayhteyksien koettiin olevan aamulla liian myöhään Hangossa ja vastaavasti iltapäivän lähtöajat Hangosta koettiin liian myöhäisiksi.

4.11 Koettu matkustusajan pidentyminen

Muutos vaikutti matka-aikaa pidentävästi 59 prosentille matkustajista (taulukko 14 ja kuva 20). Yli yhden tunnin pidennys matka-aikaan tuli 22 prosentille vastaajista, mitä voidaan pitää merkittävänä heikennyksenä päivittäisen työmatkan ajalliseen pituuteen nähden. Vastaajista 41 prosentille muutoksilla ei ollut vaikutusta.

Taulukko 14. Koettu matkustusajan pidentyminen absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Ei lainkaan	78
Alle 15 min	14
Alle 30 min	24
Alle 45 min	11
Alle tunnin	23
Yli tunnin	42
N	192



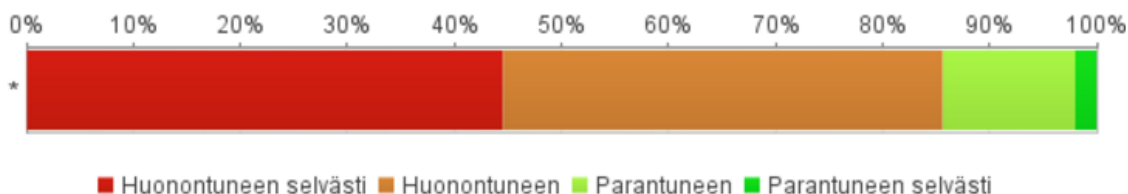
Kuva 20. Koettu matkustusajan pidentyminen prosentteina (Saloranta 2017).

4.12 Koettu matkustuskukavuus

Seuraavaksi kysyttiin, kuinka matkustuskukavuus on muuttunut junatarjonnan muutosten jälkeen (taulukko 15 ja kuva 21). Ylivoimainen enemmistö koki mukavuuden heikentyneen. Toisaalta on muistettava, että joukkoliikenteessä matkustuskukavuus on subjektiivinen kokemus. Jo junan täyttöasteen nousun lähelle sataa prosenttia saattaa osa kokea heikentyneenä matkustuskukavuutena, koska aiempaan nähden oma tila supistuu vaikkakin edelleen kaikki saavat oman istumapaikan ja siten istumapaikoja on riittävästi.

Taulukko 15. Koettu matkustuskukavuus absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Huonontunut selvästi	90
Huonontunut	83
Parantunut	25
Parantunut selvästi	4
N	202



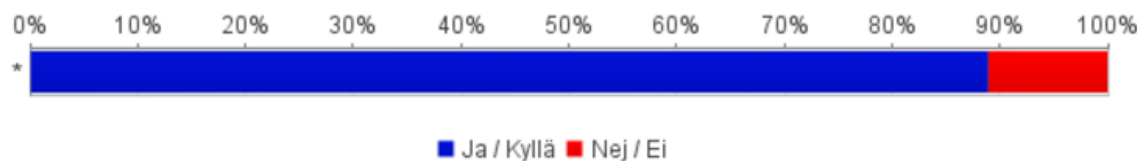
Kuva 21. Koettu matkustusmukavuus prosentteina (Saloranta 2017).

4.13 Raaseporin kaupungin myöntämän tuen mielekkyys

Raaseporin kaupungin tarjoama tuki junaliikenteen lippuihin koettiin pääosin varsin mielekkääksi tavaksi tukea kaupunkilaisten työmatkaliikennettä (taulukko 16 ja kuva 22). Hieman yli kymmenesosa vastaajista ei kokenut sitä mielekkääksi.

Taulukko 16. Raaseporin kaupungin myöntämän tuen mielekkyys absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Kyllä	201
Ei	25
N	226



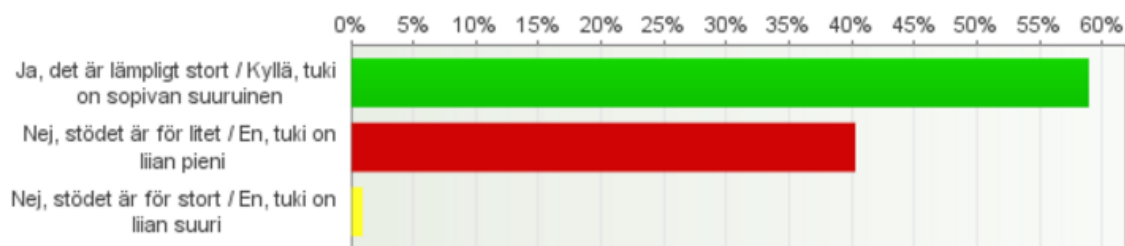
Kuva 22. Raaseporin kaupungin myöntämän tuen mielekkyys prosentteina (Saloranta 2017).

4.14 Tyytyväisyys tuen suuruuteen

Yli puolet vastaajista oli tyytyväisiä tuen suuruuteen (taulukko 17 ja kuva 23). Neljä kymmenestä haluaisi tuen olevan suurempi. Voitaneen siis päätellä, että tuen suuruus on kohdallaan.

Taulukko 17. Tyytyväisyys tuen suuruuteen absoluuttisina vastaajamäärinä (Saloranta 2017).

Liian pieni	91
Sopiva	133
Liian Suuri	2
N	226



Kuva 23. Tyytyväisyys tuen suuruuteen prosentteina (Saloranta 2017).

4.15 Kehitysideoita, kommentteja

Viimeinen kysymys kyselyssä oli niin sanottu avoin kysymys. Tähän vastaajat pystyivät antamaan suoraa kirjallista palautetta. Vastauksia tähän kysymykseen tuli 135 kappaletta, joka on hieman yli puolet kaikista vastaajista. Kaikki vastaukset olivat asiallisia ja suurin osa mielekkäitä.

Ylivoimaisesti päällimmäinen asia, joka kommentteista käy ilmi, on se, että viimeinen Helsingistä Karjaalle lähtevä juna lähtee jo kello 20:37 Helsingistä. Vastaajat toivoivat tarjontaa myös myöhäisempään iltaan.

Eazybreak-lipunostojärjestelmä koettiin myös hankalaksi ja yksi vastaaja oli jopa kuvitellut kaupungin tuen päättyneen samassa yhteydessä, kun VR:n lipunmyynti lakkautettiin Karjaalla. Ylipäättään kaupungin tarjoama tuki ei ollut muutaman vastaajan tiedossa.

Useat vastaajat valittelivat myös junien olevan täynnä, ja siten matkustamukavuuden heikentyneen. Tämä on tietysti suhteellista ja ihmiset kokevat asian eri tavoin. Jollekin juna on epämiellyttävän täynnä, kun joku muu istuu viereisellä penkillä. Joukkoliikenteessä pitää sietää muita ihmisiä tiettyyn rajaan asti. Junien täyttöasteen selvittäminen vaatisi jatkoselvittämistä. Ongelma kuitenkin ilmeisesti rajoittuu aamuruuhkan junavuoroihin.

Kaikki tähän kysymykseen tulleet vastaukset löytyvät liitteestä 2.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

5.1 Muutosten peruminen

Helpoin ratkaisu lienee tilanteen palauttaminen entisenlaiseksi. Pääkaupunkiseudun lähijunaa Y voitaisiin ajaa kuten ennen maaliskuun 2016 muutoksia. Samaten nopea yhteys Turun ja Helsingin välillä, ruuhka-aikoina, voitaisiin palauttaa väliasemilla pysähtyväksi. Nämä muutokset eivät edellyttäisi raskaita toimenpiteitä.

5.2 Rantaradan ratakapasiteetti

Rantarata on tällä hetkellä yksiraiteinen Kirkkonummelta Turkuun. Tämä aiheuttaa sen, että radalla on rajallinen kapasiteetti, eikä junavuorojen lisääminen ole yksinkertaista. Tarjonnan heikentyminen Raaseporin osalta liittyy nimenomaan siihen, että VR on halunnut priorisoida suurten kaupunkien, Turun ja Helsingin, välistä liikennettä. Mikäli ei haluta vain palata aiempaan, ei ongelmaan ole yksinkertaista ja halpaa ratkaisua.

Lisää kapasiteettia Rantaradalle saataisiin joko tuplaamalla raiteet Kirkkonummelta eteenpäin ainakin Karjaalle asti. Toinen tapa, jolla kapasiteettia saataisiin nostettua, on nk. ELSA-rata (Liikennevirasto 2010). ELSA-rata tarkoittaisi ratalinjan oikaisua Espoosta Lohjan kautta Saloon. Tällöin Rantaradalle jäisi paremmin tilaa lähiliikenteelle. Toisaalta tämä todennäköisesti johtaisi myös siihen, että Turku – Helsinki -junat eivät enää kulkisi Rantaradan kautta.

Molemmat edellä mainituista ratkaisuista ovat todella kalliita, ELSA-rata tietysti vielä huomattavasti kalliimpi kuin raiteiden tuplaaminen Rantaradalla.

5.3 Junavuorojen lisääminen

Nopea junayhteys Turun ja Helsingin välillä estää juuri kysytyimmät junayhteydet Karjaalta Helsinkiin ja Helsingistä Karjaalle. Tähän olisi syytä ehdottaa muutosta. Nopea yhteys Turun ja Helsingin välille voitaisiin siirtää johonkin toiseen ajankohtaan.

Viimeinen juna Helsingistä Turkuun lähtee kello 20.37 ja vastaavasti Turusta Helsinkiin 20.30. Vaikka ei edes Raaseporia, ja sen tarpeita huomioitaisi lainkaan, pitäisin kohtuullisena, että kahden valtakunnallisesti merkittävän kaupungin välillä olisi tarjontaa myöhäisempään iltaan. Ratakapasiteetin riittävyys ei ainakaan tule vastaan tässä asiassa. Ehdotukseni tarjonnan lisäämiseksi on seuraava:

Yksi junapari lisää:

- Turusta 22.30
- Helsingistä 22.37

Nämä voitaisiin lisätä, vaikka vain perjantain ja lauantain liikenteeseen, mikäli matkustajia ei riitä arkisin.

5.4 Junakapasiteetin riittävyys

Kyselyssä kävi ilmi, että etenkin aamun ruuhkajunissa vastaajat kokivat, että tilaa on liian vähän. Tämä ongelma olisi korjattavissa tarvittaessa lisäämällä vaunu tai vaunuja junarunkoon.

5.5 Linja-autoyhteyksien kehittäminen

Linja-autoyhteyksien kehittäminen ja selvittäminen yhteistyössä muiden Länsi-Uudenmaan kuntien kanssa Helsingin suuntaan on joka tapauksessa järkevä varavaihtoehto, mikäli Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n kanssa ei päästä yhteisymmärrykseen junatarjonnan kehittämisestä.

6 LOPPUSANAT

Työ onnistui hyvin ja yli sadan nousut vastausprosentti kertoo, että työn aihe kiinnosti kohderyhmää. Vaikka työllä ei olisi mitään konkreettista vaikutusta mihinkään tämä on ensimmäinen tutkimus, jonka Raaseporin kaupunki teettää työmatkapendelöinnistä. Tutkimustulokset ovat varsin selkeitä ja niiden pohjalta Raaseporin kaupunki voi halutessaan käynnistää keskustelun työmatkaliikenteen kehittämisestä Liikenne- ja viestintäministeriön sekä VR-Yhtymä Oy:n kanssa.

Ilman Raaseporin kaupungin aktiivista otetta esimerkiksi tekemällä selkeän esityksen junaliikenteen kehittämiseksi ei kukaan muukaan asiaa esiin nosta. Aktiivisuus ja kehitysideoiden tekeminen ovat Raaseporin kaupungin vastuulla. Asiassa kannattanee tehdä yhteistyötä esimerkiksi Inkoon ja Siuntion kuntien kanssa, joilla ovat samansuuntaiset intressit asiassa.

Työmatkapendelöinnin voidaan todeta olevan varsin keskeinen kilpailuvaltti myös kaupungille, kun kilpaillaan uusista asukkaista muiden kuntien kanssa. Lisäksi Raaseporin kaupungin aktiivisuus niin tämän tutkimuksen teettäjänä kuin jatko aktiivisen keskustelun aloittamisesta junaliikenteen kehittämiseksi, antaa Raaseporin työmatkapendelöijille kuvan siitä, että kaupunkia kiinnostaa heidän mielipiteensä ja, että junaliikenteen kehittäminen, tai vähintään sen taantumisen estäminen, on kaupungin agendalla.

Näkisin että vastaavalle tutkimukselle voisi olla kysyntää myös muualla Suomessa. Esimerkiksi Hämeenlinnan ja Riihimäen seuduilla kehitys on ollut samansuuntaista (Kansan uutiset 2016). VR on sielläkin priorisoinut nopeita yhteyksiä Helsingin ja Tampereen välillä Hämeenlinnan ja Riihimäen yhteyksien kustannuksella. Erityisesti Riihimäki on onnistunut houkuttelemaan runsaasti lisää asukkaita pääkaupunkiseudulta nimenomaan hyvien junayhteyksien ansiosta.

LÄHTEET

Encyclopedia of Chicago. Commuting. Viitattu 10.2.2017. <http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/323.html>

Epsi-Finland. Kuntarating 2016. Viitattu 3.4.2017. <http://www.epsi-finland.org/report/kuntarating-2016/>

Itä-Savo 2015. Pääkirjoitus: Pendelöinti on jo tuttu ilmiö. Viitattu 10.2.2017. <http://www.ita-savo.fi/mielipide/paakirjoitukset/paakirjoitus-pendelointi-jo-tuttu-ilmio-300383>

Kansan uutiset 2016. JUNAT PYSÄHTYVÄT YHÄ HARVEMMIN: ”YHÄ USEAMPI JOUTUU MUUTTAMAAN TAI VAIHTAMAAN TYÖPAIKKAA”. Viitattu 20.4.2017. <http://www.kansanuutiset.fi/artikkeli/3630999-junat-pysahtyvat-yha-harvemmin-yha-useampi-joutuu-muuttamaan-tai-vaihtamaan-tyopaikkaa>

Kytö, H. & Väliniemi, J. 2009. Pääkaupunkiseudun muuttovirrat muutoksessa. Viitattu 20.4.2017. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152376/Paakaupunkiseudun_muuttovirrat_muutoksessa.pdf?sequence=1

Liikenne- ja viestintäministeriö 2011. Lähiliikenteen ostosopimus 1.1.2012-31.12.2015. Viitattu 10.2.2017. http://www.rautatiematkustajat.fi/Lahisopimus2012_2015.pdf

Liikennevirasto 2010. Espoo–Lohja–Salo alustava yleissuunnittelu ja YVA. Viitattu 27.3.2017. <http://www.liikennevirasto.fi/espoo-salo-oikorata>

Liikennevirasto 2013. Julkisen liikenteen sanasto. Viitattu 10.2.2017. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lop_2013-04_julkisen_liikenteen_web.pdf

Raasepori 2016. Kaupunki pähkinänkuoressa. Viimeksi päivitetty 13.12.2016. Viitattu 12.1.2017. <http://www.raasepori.fi/kaupunki-pahkinankuoressa>

Raasepori 2016. Kaupunkilippu, seutulippu ja työmatkalippu vakinaisesti asuville. Viimeksi päivitetty 10.8.2016. Viitattu 12.1.2017. <http://www.raasepori.fi/joukkoliikenne>

Tilastokeskus 2013. Kolmasosa työssäkäyvistä pendelöi. Viitattu 27.3.2017. http://www.stat.fi/tup/vl2010/art_2013-04-11_001.html

Tilastokeskus 2016. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat. Viitattu 12.1.2017. http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vamuu/005_vamuu_tau_101.px/?rxid=82ce39f0-3202-4b33-bfcd-3ece427997ad

Tilastokeskus 2017. Viitattu 10.2.2017 <http://www.stat.fi/meta/kas/pendelointi.html>

Uusi-Rauva, V. 2011. Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 2035. Viitattu 10.2.2017. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_liityntapysakointistrategia_2035.pdf

VR 2016. VR tuo uuren nopean junayhteyre Turu ja Helsinki välil. Julkaistu 29.01.2016. Viitattu 12.1.2017. <http://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutis-huone/uutiset-ja-tiedotteet/vr-tuo-uuren-nopean-junayhteyre-turu-ja-helsinki-valil--290120161044/>

Webropol 2017. Viitattu 12.1.2017. <http://w3.webropol.com/start/>

Yle 2015. Lähes kolmekymmentä asemaa hiljenee – ministeriö lakkauttaa junayhteyksiä. Julkaistu 15.9.2015. Viitattu 12.1.2017. <http://yle.fi/uutiset/3-8307421>

KUVAT

Kuva 1. VR 2016. Kaukoliikenteen rataverkko ja tärkeimmät rautatieasemat. Viitattu 23.4.2017. https://www.vr.fi/cs/vr/fi/kaukoliikenteen_kartta

Kuva 2. Uudenmaan liitto 2009. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma. Viitattu 23.4.2017. http://www.uudenmaanliitto.fi/files/6245/C_65_Paakaupunkiseudun_tyossakayntialueen_liityntapysakoinnin_kehittamisohjelma.pdf

Kuvat 3-23. Saloranta E. 2017.

TAULUKOT

Taulukot 1-17. Saloranta E. 2017.

KYSELY



RASEBORG
RAASEPORI

HAMK
HÄMEEN AMMATTIKORKEAKOULU
HAME UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Enkät om användning av tågtrafik på dagliga arbetsresor. Kysely junaliikenteen käytöstä päivittäisillä työmatkoilla.

Syftet med denna enkät är att kartlägga vad stadens invånare anser om arbetsplatstrafikens smidighet utanför stadens gränser, samt att kartlägga eventuella åtgärder. Enkäten utförs av ingenjörsstuderande Eetu Saloranta från Hämeen ammattikorkeakoulu.

Tämän kyselyn tarkoitus on kartoittaa Raaseporin kaupungin asukkaiden mielipiteitä työmatkaliikenteen sujuvuudesta kaupungin rajojen ulkopuolelle, sekä kartoittaa mahdollisia toimenpiteitä. Kyselyn toteuttaa insinööriopiskelija Eetu Saloranta Hämeen ammattikorkeakoulusta.

1. Ålder, ikä? *

- Under / Alle 15
- 15-24
- 25-34
- 35-44
- 45-54
- 55-64
- 65 eller mer / tai yli

2. Kön, sukupuoli? *

- Kvinna / Nainen
- Man / Mies

Nästa ->

3. Till vilken kommun styrs era arbetsresor? / Mihin kuntaan työmatkanne suuntautuvat? *

- Sjundeå / Siuntio
- Kyrkslätt / Kirkkonummi
- Hangö / Hanko
- Grankull / Kauniainen
- Helsingfors / Helsinki
- Salo
- Ingå / Inkoo
- Esbo / Espoo
- Vanda / Vantaa
- Åbo / Turku
- Annat, vad? / Muu, mikä?

4. Det huvudsakliga fortskaffningsmedlet på era arbetsresor? / Pääasiallinen kulkuväline työmatkoillanne on? *

- Egen bil / Oma auto
- Samåkning, någon annans bil / Kimppakyyti, jonkun muun auto
- Tåg / Juna
- Buss / Linja-auto
- Annat, vad? / Muu, mikä?

5. Hur gör ni anslutningsresan från det huvudsakliga fortskaffningsmedlets destination till ert slutliga mål på arbetsplatsen (T.ex. från Helsingfors järnvägsstation till arbetsplatsen)? / Miten teette liityntämatkan pääasiallisen kulkuvälineen määränpäästä lopulliseen kohteeseen työpaikallenne (Esimerkiksi Helsingin rautatieasemalta työpaikalle)? *

- Med spårvagn / Raitiovaunulla
- Med metro / Metrolla
- Med buss / Linja-autolla
- Till fots / Kävellen
- Med cykel / Polkupyörällä
- På annat sätt, hur? / Muuten, miten?

6. Hur gör ni anslutningsresan från hemmet till ert huvudsakliga fortskaffningsmedel? / Miten teette liityntämatkan kodistanne pääasialliselle kulkuvälineelle? *

- På annat sätt, hur? / Muuten, miten?
- Med egen bil / Omalla autolla
- Till fots / Kävellen
- Med cykel / Polkupyörällä
- Med buss / Linja-autolla
- Samåker, någon annans bil / Jonkun muun autolla, kimppakyydillä

7. Använder ni infartsparkering för bilar på någon av dessa stationer? / Käytättekö auton liityntäpysäköintipaikkoja jollain seuraavista asemista?

- Jag använder inte infartsparkering / En käytä liityntäpysäköintiä
- Hangö järnvägsstation / Hangon rautatieasema
- Kyrksläotts järnvägsstation / Kirkkonummen rautatieasema
- Karis järnvägsstation / Karjaan rautatieasema
- Ekenäs järnvägsstation / Tammisaaren rautatieasema
- Sjundeå järnvägsstation / Siuntion rautatieasema
- Annan, vad? / Muu, mikä?

8. Om ni svarade att ni använder infartsparkering, anser ni att parkeringsutrymmena är tillräckliga? / Mikäli vastasitte käyttävänne liityntäpysäköintiä, ovatko pysäköintitilat riittävät kyseisessä paikassa?

	Helt otillräckliga / Täysin riittämättömät	Otillräckliga / Riittämättömät	Tillräckliga / Riittävät	Helt tillräckliga / Täysin riittävät	
Ekenäs järnvägsstation	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Tammisaaren rautatieasema
Hangö järnvägsstation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Hangon rautatieasema
Karis järnvägsstation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Karjaan rautatieasema
Kyrksläotts järnvägsstation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Kirkkonummen rautatieasema
Sjundeå järnvägsstation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Siuntion rautatieasema
Annan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muu

9. Hur länge har ni haft er nuvarande arbetsväg? / Kuinka kauan olette tehneet nykyistä työmatkaanne? *

* Under en månad / Alle kuukauden 1-3 månader / kuukautta 3-6 månader / kuukautta 6-12 månader / kuukautta 1-2 år / vuotta 2-3 år / vuotta 3 år eller längre / vuotta tai kauemmin *

10. Hur bra kunde ni avverka arbetsresan med kollektivtrafik före ändringarna i tågtrafiken i början av år 2016? / Miten hyvin pystyitte suorittamaan työmatkanne joukkoliikenteellä ennen alkuvuoden 2016 muutoksia junaliikenteeseen? *

Dåligt / Huonosti 1 2 3 4 Bra / Hyvin

11. Hur bra kan ni avverka arbetsresan med det nuvarande utbudet av tågtrafik? / Miten hyvin pystyitte suorittamaan työmatkanne junaliikenteen nykyisellä tarjonnalla? *

Dåligt / Huonosti 1 2 3 4 Bra / Hyvin

12. Har ändringarna i tågtrafiken fått er att överväga något av följande alternativ? / Ovatko muutokset junaliikenteessä saaneet teidät harkitsemaan jotain seuraavista? *

- Köpa eller hyra bil / Auton ostamista tai vuokraamista
- Öka användningen av egen bil på arbetsresor / Oman auton käytön lisäämistä työmatkoilla
- Ordna med samåkning / Kimppakyytien järjestämistä
- Minska på tågåkandet / Junamatkustamisen vähentämistä
- Öka på tågåkandet / Junamatkustamisen lisäämistä
- Byta arbetsplats, gå tidigare i pension eller annars dra dig bort från arbetslivet / Työpaikan vaihtamista, aiempaa eläköitymistä tai muuten työelämästä vetäytymistä
- Byta boningsort / Asuinpaikan vaihtamista
- Inget av dessa / Ei mitään näistä

13. Om ni har ökat användningen av egen bil i stället för tågtrafik på era dagliga arbetsresor, kunde ni öka användningen av tågtrafik, om de tågturer som är väsentliga för er skulle återställas eller upprättas? / Mikäli olette lisänneet oman auton käyttöä junaliikenteen asemesta päivittäisillä työmatkoillanne, voisitteko lisätä junaliikenteen käyttöä mikäli teidän kannaltanne oleelliset junavuorot palautettaisiin tai perustettaisiin?

- Nej / En
- Ja / Kyllä

14. I vilken riktning och när borde tågtrafik erbjudas på morgonen? / Mihin suuntaan ja aikaan junatarjontaa tulisi olla aamuisin?

- Från Karis till Helsingfors, framme kl. / Karjaalta Helsinkiin, perillä kello
- Från Karis till Åbo, framme kl. / Karjaalta Turkuun, perillä kello
- Från Karis, vart och när / Karjaalta, minne ja milloin
- Från Ekenäs till Karis, framme kl. / Tammisaaresta Karjaalle, perillä kello
- Från Ekenäs, vart och när / Tammisaaresta, minne ja milloin

15. I vilken riktning och när borde tågtrafik erbjudas på eftermiddag? / Mistä suunnasta ja mihin aikaan junatarjontaa tulisi olla iltapäivisin?

- Från Helsingfors till Karis, avgång kl. / Helsingistä Karjaalle, lähtö klo
- Från Åbo till Karis, avgång kl. / Turusta Karjaalle, lähtö klo
- Från annan ort, varifrån och när till Karis / Muualta, mistä ja milloin Karjaalle
- Från Karis till Ekenäs, avgång kl. / Karjaalta Tammisaareen, lähtö klo
- Från annan ort, varifrån och när till Ekenäs / Muualta, mistä ja milloin Tammisaareen

16. Om ni har fortsatt att använda kollektivtrafik trots ändringarna i tågtrafiken, hur mycket längre tid tar er arbetsresa i båda riktningarna i genomsnitt? / Mikäli olette pysyneet joukkoliikenteen käyttäjänä junaliikenteen muutoksista huolimatta, kuinka paljon työmatkanne on pidentynyt ajallisesti molempiin suuntiin yhteensä keskimäärin?

- Inte alls / Ei lainkaan
- Högst 15 minuter / Enintään 15 minuuttia
- Högst 30 minuter / Enintään 30 minuuttia
- Högst 45 minuter / Enintään 45 minuuttia
- Högst en timme / Enintään tunnin
- Minst en timme / Vähintään tunnin

17. Hur upplever ni att resekomforten har påverkats i tågen efter förändringarna (exempelvis får ni alltid en sittplats)? / Koetteko matkustusmukavuuden muuttuneen junissa muutosten jälkeen (esimerkiksi saatteko istumapaikan aina)?

- | | 1 | 2 | 3 | 4 | |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|
| Försämrats / Huonontuneen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Förbättrats / Parantuneen |

18. Är det stöd som Raseborgs stad erbjuder till köp av tågbiljetter för arbetsresor ett förnuftigt sätt att stöda stadsbornas arbetsresor? / Onko Raaseporin kaupungin tarjoama tuki junaliikenteen lippujen ostamiseen työmatkoille mielestänne mielekäs tapa tukea kaupunkilaisten työmatkoja? *

- Ja / Kyllä
- Nej / Ei

19. Är du nöjd med stödets storlek? / Oletteko tyytyväinen tuen suuruuteen? *

- Ja, det är lämpligt stort / Kyllä, tuki on sopivan suuruinen
- Nej, stödet är för litet / En, tuki on liian pieni
- Nej, stödet är för stort / En, tuki on liian suuri

20. Utvecklingsidéer, kommentarer? / Kehitysideoitu, kommentteja?

KEHITYSIDEOITA, KOMMENTTEJA

- Det behövs ett tidigare tåg Karis-Hfors och ett senare tåg Hfors-Karis. Det behövs mera cykelparkering till karis tågstation, helst under tak.
- För mig funkar rusningstider bra dvs vanliga arbetsresor. Allt annat är väldigt besvärligt. Det att sista tåget går klockan 20:37 gör att jag flyttar. Jag är tvungen att stanna i Helsingfors om jag vill göra något utöver att bara gå på jobb. När jag flyttade till Karis gick det ett tåg klockan 23:00
- Tidtabellerna har inte förändrats till det negativare på rutten Åbo-Karis under de senaste förändringarna. Men, problemet för mig som pendlare är att antalet tåg minskat. Det behövs ett tåg i timmen, och även ett senare på kvällen.
- Tietyissä junavuoroissa kuten Karjaalta Helsinkiin klo 6.30 ja 7.20, on liian vähän vaunuja, välillä istumapaikkaa on vaikea löytää tai sellaista ei yksinkertaisesti ole. Viimeksi olen seissyt koko matkan klo 7.20 lähteneessä junassa 22.11.2016. Teatterissa, konserteissa yms. ei voi Helsingissä käydä, koska Karjaalle ei pääse enää klo 20.37 jälkeen, jolloin viimeinen juna lähtee. Tämä on todella huomattava huononnuks, kun ennen viimeinen IC lähti klo 23.02.
- Lisäksi olisi todella tarpeellista saada esim. perjantaisin ja lauantaisin myöhäisempi paluuyhteys Karjaalle. Klo 20.30 lähtevä viimeinen juna ei mahdollista edes ravintolassa illastamista saati kulttuuri- tai urheilutapahtumiin osallistumista.
- Enemmän kausiliikenteen istumapaikkoja varsinkin ruuhkavuoroihin. Yksi myöhäinen juna Helsingin suunnasta olisi tarpeen. Kahdeksan junan puuttuminen on ikävää.
- Morgonbussen från Hangö via Ekenäs till Karis borde återupptas så man mera kunde använda 6.30 tåget från Karis till Helsingfors
- Stödet som Raseborgs stad erbjuder är svårt att utnyttja. Eazybreak-applikationen är helt värdelös. Jag har två gånger fått låta bli att utnyttja rabatten bara pga. tekniken inte fungerat/ jag inte lyckats få fram rabattsedeln vid köpet. Det borde vara möjligt att få stödet inkluderat i digitala köp i VR:s Veturiprogram.
- Junaliikenteen muutosten ansiosta työmatkani Helsinkiin nopeutui, säästän puoli tuntia joka päivä. Matkustaminen on mukavampaa verrattuna paikallisjunaan ja kausilipun hinta on reilusti halvempi. Junaliikenteen muutos oli erittäin hyvä asia ainakin Karjaalaisille.
- Bussturer mellan Ekenäs och Karis borde synkroniseras med tågavgångar/ankomster i Karis
- Spåradisk användning av sena kvälls turen ett problem de få dagarna man har ärende att stanna på kvällen i Esbo/Helsingfors.

Sena "Y tåget" till Karis och tidiga "Y tåget" till Helsingfors vore toppen och tycker att Raseborg kunde satsa skattemedel för att få dessa turer.

- Det borde vara möjligt att köpa flera månader samtidigt och få stödet för alla månader. Nu är det inte möjligt med Easybreak. Det är ändå ett stort plus att biljetterna kan köpas vid R-kioskerna, tidigare var det ett projekt för sig att köpa pendlarbiljetten.

De dagar jag måste ta bilden till jobbet är då jag har kvällsprogram som kan hålla på till efter kl.20, då är det osäkert om jag hinner till sista tåget. En senare tåg tur skulle vara mycket välkommet!

Det är nu väldigt fullt på morgontågen och det är utmanande att hitta plats. Det här borde åtgärdas för många tycker inte det är trevligt att åka tåg längre.

Tågförbindelsen är avgörande viktig för raseborg och för att unga ska bosätta sig här. Om förbindelsen försämras så måste vi fundera på fortsättningen gällande jobb och boende.

- Nuvarande tågtraffik från Karis är otillräckligt och nuvarande alternativ är dåliga - inga sittplatser på morgnorna från Karis , senaste tåg redan klo 20:37 från Helsingfors . Man har ingen tåg senare i kvällen efter konsert eller teater eller sista båt från Tallin .
- Helsingistä pitäisi päästä Karjaalle junalla tai bussilla illalla klo. 20.30 jälkeen ! Käytin aikaisemmin usein klo. 23 lähtevää juna.
- Jag finner det viktigt att notera att VR i samband med ändringarna också sänkte priserna. Jag sparar över 2000 €/år på den sänkningen. Jag är beredd att acceptera en del försämring i servicen för den prissänkningen. Stadens subvention är bra, men det är totalt billigare att ta en helårsbiljett till normalpris än fyra tremånadersbiljetter till rabatterat pris.

- Tuki pitäisi saada 180 vrk lipulle
 - Önskar ett senare tåg från Helsingfors till Karis, så att man kan gå i teater, delta i arbetsplatsens fester mm utan att övernatta. Tack!
 - "Työmatkajunista" voisi poistaa kokonaan paikkaliput. Istukoon kaikki mihin mahtuu, niinhän Euroopassa-kin tehdään. Samoin kuin paikallisjunissa. Vaunukapasiteettihan jo tiedetään suunnilleen. Samoin ruuhkai-selta aamujunalta voisi poistaa business vaunut viemästä paikkoja. Päivittäin matkustavilla työmatkalaisilla liian vähän kiintiöpaikkoja ja kännykällä paikka varaaminenkin olisi aika rasittavaa tehdä 2 kertaa päivässä 5 päivän ajan. Ja se seilaaminen vaunujen välillä kun paikkaa ei heti löydetä on todella rasittavaa.
 - Työhön kuuluu myös iltaisin järjestettäviä tilaisuuksia, joihin ei voi osallistua nyt lainkaan, kun viimeinen juna Helsingistä lähtee klo 20.30. Myös esim. lentokentälle pääseminen, jos on varhainen lento, on mahdotonta, kun aamun ensimmäinen y-juna (n. klo 6) puuttuu.
 - mera vagnar behövs på vissa turer. Knökfulla tåg med folk som sitter sitter på golvet, i trapporna eller på armstöden är väl inte helt korrekt? I allafall inte om man betalt fullt pris. Gäller tex. avgång 7.20 från Karis till Helsingfors och kl 15.32 från Helsingfors till Karis. "Kiintiöpaikat" kunde också vara samma platser varje dag. tex på 06.30 från Karis gäller måndag-torsdag vissa platser, något helt annat på fredagen.
 - Aiempi systeemi, jossa alennuksen sai VR:ltä ostettaessa oli nykyistä parempi.
 - På önskelistan ett senare tåg från Helsingfors till Karis fredag-lördag kvällar. Kunde vara ett regionaltåg som också skulle stanna i Sjundeå och Ingå på vägen (typ f.d. Y-tåget, inte för överdimensionerat).
 - En halunnut olla erityisen negatiivinen: Matkustusmukavuus on sekä parantunut että huonontunut. IC2-junat ovat toki mukavia ja nopeita, mutta tilaa pitäisi olla ehdottomasti enemmän, siis lisää vaunuja! Vierekkäiset paikat soveltuvat kyllä samaa seuruetta oleville, mutta aivan vieraille ne sopivat huonosti. Me Karjaalaiset emme tunne Turkulaisia, joiden viereen joudumme tunkemaan itsemme ja mahdollisesti ensin siirättämään reput ja laukut pois penkiltä. Viimeinen paluujuna n. klo 20:30 on liian aikaisin. Palaan kyllä yleensä töistä normaalisti jollakin junalla klo 16 jälkeen, mutta merkitsin kohtaan 15 klo 23 esimerkiksi, mutta voihan aika olla joku muukin, 22 tai 22:30.
 - Myöhäisvuoro palautettava Hki - Karjaa - Salo - Turku, muutoin ei kyllä aikatauluissa ole moitittavaa, ja muutamaa poikkeusta lukuunottamatta VR liikennöi kyllä ihan asiallisesti. Junat tuppaa olemaan liian täynnä, lisävaunujen käyttö olisi varmaan syytä harkita (lähinnä pe. iltapäivisin).
 - Lisää junavuoroja myös viikonloppuihin ja iltaan. Helsingistä pitäisi päästä Karjaalle vielä n. klo 23. Ruuhka-aikojen juniin tarpeeksi istumapaikkoja, jotta kaikki matkustajat mahtuvat istumaan. Kausilippulaisten kiintiöpaikkoja riittävästi ja vakiona samoihin vaunuihin kaikissa junissa.
 - Kahviautomaatti vrn tiloihin karjaan asemalle
 - Kimppakyyti/ Pikabussi Karjaan Abc-asemalta Helsinkiin Ruoholahteen. Tai Kivenlahteen kun metro aloittaa toimintansa
 - Ett kvällståg från Helsingfors till Karis senare än 20.37 behövs. Att tågresorna blivit billigare överlag kom-penserar för de uteblivna turererna.
 - Vanhat junavuorot tarvitaan ehdottomasti takaisin. Lapsen harrastukset on iltaisin ja viikonloppuisin helsingissä - kulku niihin on täysin mahdotonta nykyisillä vuoroilla.
- Junavaunut on täynnä ja vr on täysin piittaamaton kausilippulaisten istumapaikoista.
- - Ett sent tåg från Helsingfors till Karis, t.ex. 22.00- 23.00-24.00 från Hfors och en anslutning från Karis till Hangö borde absolut finnas. För alla människor som jobbar på sent på kvällen, alla som besöker kvällsevenemang i Helsingfors (teater,bio,koncert, etc), för ungdomar, etc.
 - Bättre veckosluts förbindelser.
 - Mera pendlarplatser på vissa turer- pendlarplatser fylls ofta av andra resenärer.
 - Pendlar platser på veckoslutet (många jobbar också på lördag och söndag)
 - -
 - Ibland har man möten eller annat kvällsprogram som hör ihop med jobbet och skulle därför önska att det gick ett senare kvällståg från Helsingfors mot Åbo .
 - 1.) Istumapaikkoja ei useinkaan ole tarpeeksi, tämä on ongelma erityisesti perjantaisin. Eli vaunuja tai junavuoroja pitäisi lisätä. 2.) Lisäksi tällöin lipunmyynti ei toimi (eli lippu pitää ostaa junasta kalliimpaan hintaan), jos juna on loppuunmyyty. Lippu pitäisi pystyä ostamaan ns. seisomapaikalle normaaliin hintaan. 3.) Viimeinen juna helsingistä lähtee jo 20.37., pitäisi lähteä myös joku myöhäisempi juna karjaalle! Nyt kun on joku työnantajan järjestämä (ilta)tapahtuma, niin joutuu kulkemaan lähijunalla kirkkonummelle ja sieltä autolla karjaalle.
 - Eazybreak on tosi hankalakäyttöinen. En osaa käyttää seteleitä verkkokaupassa, joten ostan liput silloin tällöin R-kioskilta. Silloin jää yleensä Veturi-numero käyttämättä tai mobiililipun tilaaminen unohtuu.
 - Saknar kombination från Karis med tåget som är 17:30 i Karis, till Ekenäs

- Kiitos
 - - sätta in morgonbuss/rälståg från Ekenäs så det kombinerar med 06.30 tåget från Karis till H.fors
- flera vagnar i 7.20 tåget från Karis - Ekenäs
- Tåget kunde stanna i Karis kl 8.00
- Transport till Ekenäs från Karis 17.45/17.50
- Ett senare tåg från Helsingfors med kombination till Ekenäs kunde åter insättas
 - Aamulenkoille ei pääse Karjaalta mitenkään junalla. Samaten paluun kanssa ongelmia, kun viimeinen juna lähtee 20.30. VR:n pitäisi olla tuottavuuden mahdollistaja, eikä ajatella vain omaa tulostaan. Joustavat ja monipuoliset kulkuyhteydet on nykytalouden elinehto, jotka maksavat itsensä takaisin isossa kuvassa.
 - Muutimme Raaseporiin 10 vuotta sitten. Viime vuosina sekä juna- että mieheni käyttämät bussiyhteydet Helsinkiin ovat radikaalisti huonontuneet. Muutto takaisin pääkaupunkiseudulle on vakavasti suunnitella.
 - Karjaalta klo 6.30 ja 7.20 latevissa junissa on aivan liian vähän kiintiopaikkoja joka päivä matkustaville. Samoin on iltapäivän junissa klo 15.32 sekä klo 16.37 junassa. Istumme kuin sillit vieressä ja kaikille ei ole istumapaikkoja. Tilanne on tosi stressaavaa! En ymmärrä miten se edes on mahdollista. Myös torkkuvaunu puuttuu päivän ensimmäisestä junasta!!! Klo 6.30 Karjaalta latevassa junassa ei ole torkkuvauvua lainkaan; ainoastaan klo 7.20 latevassa junassa sellainen on! Aivan kasittamatonta! Klo 6.30 junassa on lasten vaunu: mutta ei siis torkkuvauvua! Olen 3 kertaa 9 vuoden aikana nähnyt lapsi-matkustajan 6.30 Karjaalta latevassa junassa! Eli lapsille VR tarjoaa palveluja vaikka niiden käyttäjä ei edes ole ja me kalliista hintaa maksavat joka päivä matkustavat matkustamme kylki kyljessä kiinni (todella epämiellyttävää!) ja usein seisomapaikalla tai ravintolassa istuskelemassa! Saanto eikä poikkeus on se että lasten leikkipaikan matalalla penkillä istuu aikuinen, useimmiten miesmatkustaja, tietokone sylissä työssä työn tuihussa!!! Se jos mikä on näky joka kertoo totuuden siitä mikä on tämän hetkisen, joka päivä matkustavan ihmisen todellisuus!!!! Eli aivan karmea siis!!!!
 - Stödet skulle kunna göras flexiblares då för arbetsresenärer är en årsbiljett fortfarande mer ekonomiskt än flera 30 dagars biljetter och denna årsbiljett kan stoppas på t.ex. semestern.
- Efter de märkbara prissänkningarna från VR är även 10% rätt lite fastän kostnaderna totalt sjunkit.
- Helsingistä lähtee viimeinen juna Karjaalle 20.30 mikä tekee oikeastaan lähes mahdottomaksi kaikenlaisen iltaohjelman mikäli omaa autoa ei ole käytössä. Hotelli yöt tulevat pitkässä juoksussa kalliiksi. On suorastaan uskomatonta, että viimeinen juna Turun suuntaan lähtee jo Helsingistä klo 20.30, tiedän useiden perheiden joutuneen muuttamaan takaisin pk-seudulle tämän takia. Hankaloittaa jo niitäkin kenellä esimerkiksi on työajat myöhäisiä.
 - Borde absolut finnas ett tåg så att man är på jobb i H:fors före kl. 7.
Tack vare nuvarande tåg är jag tvungen att använda till 100% egen bil och funderar skarpt på att flytta.
 - Viimeisen junavuoron Helsingistä olisi lähettävä klo 22 Turkuun. Tällä hetkellä en pääse töistä kotiin, koska pääsen klo 21.15. Jonkun pitää aina hakea minut!!!
 - Eazybreak systemet får gärna utvecklas! Just nu verkar det vara lite krångligt att köpa i vissa R-kiosker där de inte är vana med systemet. Det skulle också vara bra om man skulle kunna kombinera Eazybreak med sin Veturi-stamkundsnummer. Nu då biljettförsäljningen är utlokaliserad och inte sköts av VR måste man alltid komma ihåg att skilt nämna sin stamkundsnummer, för att registrera köp av biljetter via stamkundssystemet. Det är viktigt för man kan få andra förmåner via stamkundssystemet som kan utnyttjas för andra resor och ökar användningen av tågen.
 - Junamatkustus toimii, mutta aikataulut eivät ole sopivat. Olen joutunut radikaalisti muuttamaan työskentelyaikoja ja suorana seurauksena siinä kärsii oma perhe, pienet lapset ja oma vapaa-aika. Vaikka itse työmatkustusaika ei ajallisesti ole pidentynyt, niin itse työpäivät matkustusaikoinen ovat pidentyneet huomattavasti harvojen yhteyksien vuoksi. Karjaalta olisi myös helppo asioida Espoossa ja Helsingissä vapaa-ajalla, mutta illan viimeisin juna lähtee Helsingistä jo silloin, kun vasta olisimme sinne lähdössä. Vaikeuttaa erittäin suuresti vapaa-ajan viettoja ja niistä aiheutuvia kustannuksia pakollisten hotellin- ym. yöpymiskustannusten muodossa.
 - Työmatkani on ajallisesti pysynyt samana, koska kuljen rautatieasemalle nykyään (Pohja-Karjaa) autolla. Ennen pääsi bussilla kätevästi junalle/junalta. Nyt se ei ole enää mahdollista kovin helposti. Tai siis matka pitenee huomattavasti bussi-junalla matkustettaessa.
- Ja myöhäisempi iltajuna Helsingistä Karjaalle olisi vaan niin tarpeellinen!
- Kirkkonummelle ei enää pääse junalla Karjaalta. Tämä on vaikeuttanut huomattavasti työssäkäyntiä. Nykyiset bussivuorotkin ovat kaventuneet syksyksi 2016 ja ilmeisesti vuoroja tulla edelleen vähentämään.

- Normaalin työmatkaliikenteen aikana junat ovat uudistuksen jälkeen olleet poikkeuksetta tupaten täynnä. Edes yksi lisävaunu / vuoro parantaisi matkustajien matkustusmukavuutta merkittävästi.
- ei ole bussiyhteyttä että pääsisi karjaalle 06.10 lähtevään junan turkuun, eikä bussiyhteyttä saatika junaa joka lähtee 06.00 tammisaaresta turkuun. aina pitää olla joku kuskaamassa tai mennä taxilla !
- Stödet för arbetsresor kunde ju alltid vara större, men jag är tacksam att staden erbjuder det. Mycket viktigt för många i Ekenäs, där det finns potentiellt mycket fler som kommer att pendla i framtiden.
- Helsinki 19.30-Karjaa 20.30 juna pitäisi palauttaa takaisin! Myös aina kun käytössä on pendolino tilaa ei ole istua ja kaikki joutuvat istua lattialla jos on edes tilaa lattialla.
- Lisää vuoroja, että ehtii Helsinkiin ennen kahdeksaa töihin.
- Junavaunujen lisääminen, aamun lähtövuoroja karjaalta Helsinkiin useampi tiheämpään, ihmisillä alkaa työt usein 7,8 tai 9 että huomioidaan aikatauluissa että ihmiset kerkiää kulkea myös työpaikoille.
- Mera flexibilitet i skaffandet av periodbiljetter med olikä längd. Nu är systemet uppbyggt för månatliga biljetter och det är besvärligt att byta biljettperiod.

Det finns ett skrikande behov av mera tågturer på morgnarna och senare på kvällen i båda riktningarna på kustbanan !

- Vi behöver en tågförbindelse kvällstid från Helsingfors till Karis. Jag tar hellre en sen förbindelse än nuvarande stöd för pendlare. Använd pengarna till förbindelsen i stället. EazyBeak systemet är klumpigt både för kunden och R-kiosken.
- Työmatkojen kannalta vuorot ovat sopivat, tosin aamulla voisi olla aikaisempi yhteys helsingin suuntaan.

Junavaunujen kapasiteetistä sen verta, että kesälomien jälkeen oli todella ahdasta junissa. Mutta se korjautui syksyn mittaan!

Ei nyt suoraan työmatkustamiseen liittyvää, mutta iltavuoro klo22/23 aikaan pe & la olisi kyllä hyvä. Nyt jos työpaikalla on iltaohjelmaa/juhlia niin jätän ne välistä koska ei ole juna yhteyttä klo20:30 jälkeen.

- IC-junat ruuhka-aikoina iltapäivisin aivan täynnä. Kausilippulaisten vaikea löytää istumapaikkoja, kun VR pihistelee vaunujen määrässä. Iltajuna, joka lähtisi esim. klo 22.00 Helsingistä Turkuun helpottaisi monien arkea ja juhlaa.
- Jag visste inte ens att Raseborg understöder arbetsresor. Nu kunde jag inte lämna in blanketten utan att ha svarat så vet inte om det är stort eller litet. Jag arbetar på tåget också och tycker att VR borde förbättra internetanslutningen. Oftast är nätet långsamt och det påverkar arbetet.
- Turun junan olisi hyvä pysähtyä Kirkkonummella tai Espoossa. Tai edes jommassa kummassa.
- Lisää vuoroja.
- Den kommunala ertningen borde vara 10% av priset oberoende av hur lång periodbiljetten är (nu ges endast 10% av månadsbiljettens pris). Därtill finns det ett stort behov av ett senare kvällståg från Hfors till Karis.
- Myöhäiset junavuorot Helsingistä Karjaalle heti takaisin!!
- Olen täysipäiväinen opiskelija, enkä oikeutettu saamaan kuntatukea opiskelijalippuihini. Nykyisin, kun tarvetta Turkuun matkustamiseen ei ole päivittäin, ei minun kannata ostaa aikuisten kk-lippua, vaan matkustan sarjalipuilla. Opiskelijan sarjalipun hinta verrattuna aikuisten kk-lippuun alennuksella on kohtuuttoman suuri (verrattuna opiskelijan tuloihini).
- Direkta tåg från Hangö till Helsingfors skulle hjälpa utvecklingen och intresset för Hangö och Ekenäs.
- Om man jobbar 8-16 i Hangö (vilket många gör) så kan man inte åka tåg. Tåget är framme först kl. 8.10 i Hangö och sen måste man oftast gå ännu en bit till jobbet. Så då sku man alltid komma för sent.

Samma sak på eftermiddagen. Tåget går redan 15.35 från Hangö. Dumt!

- Tågtrafiken annars ok, men att komma till kyrkslätt från karis tar nu nästan 1,5h. Jag har därför ingen möjlighet att åka med tåg dit och hamnar använda bilen.
- Eftersom inget tåg stannar mera i Kyrkslätt hamnade jag köpa bil! Har åkt ett par gånger på jobb med tåg, då åker jag Karis-Alberga-Kyrkslätt 1,5 timmar och hemåt Kyrkslätt-Alberga-Karis 2 timmar
- Det går för sällan tåg och dom är överfulla. Man ska inte behöva stå hela vägen från Karis till Helsingfors. Biljetterna är för dyra och tågen stannar på för få stationer/halt punkter.
- Jobbar i Helsingfors tre dagar i veckan. De indragna tågturena gör att jag från att alltid ha använt tåg blev tvungen att köpa en dieseldriven bil eftersom inga returtåg längre går den tid arbetet slutar. Åker numera tåg högst en gång i månaden.

- Noggrann genomgång av tidtabeller och påpekande till VR hur dåliga förbindelserna blivit i riktning Karis-Hfors eller tvärtom både för vi dagliga pendlare samt helt omöjligt att kombinera med tåg tex norrut!!!!Svinaktigt!!! ▶
- Kunde höjas till 30euro i månaden skulle supporta till mer kollektiv trafik ▶
- Tåg eller buss från ekenäs-karis så att man kan ta tåget 6:30 till helsingfors, nu måste man ta egen bil till karis. Lika på vägen hem kl. 15:30. ▶
- Junia lähtemään Helsingistä myös tasatunnein ja iltayhteys klo 21 jälkeen. Aamun/iltapäivän ruuhkajuniin lisää vaunuja. Aamuun lisävuoro, mikä perillä 8.45 ▶
- Återinför Y-tågen till Karis. När Åbo-tågen krånglar så finns det ingen annan lösning än att vänta och en totalt förstörd tidtabell. Se till att Åbo-tågen stannar i Kyrkslätt. Då man inte skall hela vägen in till Helsingfors utan till Esbo tar det en massa onödig tid att åka in till Alberga för att sedan åka tillbaka till Esbo. Fru Berner borde bekanta sig lite bättre med de saker hon tar beslut om.... ▶
- Kun junat karsittiin ja Kirkkonummessa pysähtyminen loppui, meidän perhe siirtyi auton kyytiin. ▶
- Myöhäinen vuoro helsingistä karjaalle on ihan must. Joka päivä. Siirryin auton rattiin kun en ehdi töistä puoli yhdeksän junaan ▶
- Det man saknar är att man skulle kunna komma gå på teater o konserter i Åbo o H:fors med tåg o komma hem med kollektivtrafik, men man kommer ju inte hem från någondera hållet. Det att man inte kan fara på veckosluten på kryssningar från Åbo med tåg som anslutnig är super dåligt!!!! ▶
- Mer tågturer behövs! Alla tågturer är proppfulla pch det dinns säkkan tillräckligt med sittplatser. Raseborg bör ta en aktivare roll i lobbningen för bevarandet av kustbanan och utvecklandet av trafiken på den. ▶
- Karjaa-Kirkkonummen välinen yhteys täysin toimimaton iltaisin. Perheessämme on nuoria jotka harrastavat Kirkkonummella ja nykyään ei ole minkäänlaista kulkuyhteyttä kaupunkien välillä. Toinen huonommista on ollut iltajunien lopettaminen Hki- Turku, 'minulla on aika usein töissä iltaan liittyviä tilaisuuksia jotka päättyvät klo 21 jälkeen. Joudun jäämään Yöksi töihin koska en pääse kotiin. ▶
- Vet inget om nåt stöd, som ny rasenorg bo har jag inte hört om nåt stöd.. tågen kunde också stanna i esbo. Jag var tvungen att en gång åka tåg från Karis till Alberga, från Alberga tillbaka till esbo och sist buss till min arbetsplats. Varför stannar inte Åbo tåget i Esbo?(som ännu är en ordentlig stad) Så att en arbetsresa som med bil tar 1h, inte blir med 2 tåg och buss 2,5-3h. Löjligt! ▶
- Lisää junavuoroja Hanko-Hki välille ▶
- Stödet borde betalas för längre perioder än 30 dagar, nu dyr lösning för alla. Resans längd är samma i tid som förut men arbetsdagarna har blivit längre. Jag har oregelbundna arbetstidet o tidtabellen förorsakar stress då det inte finns tåg varje timme, alltså ytterligare förlängning av dagarna. Fulla tåg försämrar möjligheten att arbeta på tåget. ▶
- IC på morgonen till Helsingfors kunde stanna i Kyrkslätt, IC på eftermiddagen till Åbo kunde stanna i Kyrkslätt.
Vid samäkning eller användning av allmänt fortskaffningsmedel förlängs min arbetstid med minimi 2h/dag mot tidigare, dvs minst 10h/vecka.
Eftersom jag inte kan använda tågen känner jag inte till stödets storlek, alltså är svaret på fråga 19 missvisande. Men att staden stöder arbetsresor är positivt. ▶
- Förbindelserna till Ekenäs/ Hangö bord finnas på alla tåg från Åbo o Helsingfors, ibland får man vänta över en timme ▶
- Problemet är inte arbetsresorna för min del. Problemet är att det är överfulla tåg från Karis till Helsingfors på eftermiddagen iaf. Sedan om jag vill komma hem från Helsingfors eller Åbo sent på kvällen, t.ex. efter en teaterföreställning så är det helt omöjligt på något annat sätt en egen bil. För att öka antalet resenärer på tågen måste resorna vara billigare och finnas betydligt flera alternativ än va det finns för tillfället. Dock kan det vara svårt pga. lönsamheten. Folk har redan en väldigt negativ syn på VR och regeringen, åtminstone i folkmun, har ingen data att verifiera mitt påstående. Sedan finns det heller inte tillräckligt med folk i Finland för en effektiv kommunaltrafik. I Finland behöver man bil för att klara sig, så egentligen borde det vara bättre att satsa på eldrivna bilar som kan köra själv. Ta modell av Estland, hur de där sköter allt sådant här och hur effektiv beslutsfattningen är. De kommer att klara sig bra i framtiddn, Finland hsr redan nu grävt en ganska bra grop åt sig. ▶
- Y junan lopettaminen johti siihen, että en enää pääse junalla töihin. Täytyy kulkea omalla autolla. ▶
- Tågtablerna borde möjliggöra arbetet i Hangö/Ekenäs mellan kl. 8-16. Dvs. 8h arbetsdag. Med nu eller tidigare tiderna går det inte.Obs! Jag vet stödets storlek, har inte säkt det. Vet ej, om det gäller mig. Är egenföretagare, men på långsjukledigt. ▶
- Suurin ongelma on se kun R-kioskilta ostettua lippua ei saa puhelimeen ,tämä onnistuu ostaessa lippua vr verkkokaupasta.

SAmoin voisitte suorittaa kehitystyötä Easybreaking kanssa siitä että ei ongelmaksi muodostu kun työnantaja jo käyttää Easybreak järjestelmää. Että saisi kaikki edut samaan Appiin .Minun tapauksessa HUS+Raasepori.

- mellan Alberga-Karis 1930-text tågförbindelse.
- Junan pitäisi pysähtyä Espoon keskuksessa
- lähijunat takaisin ja lisää iltavuoroja helsingistä karjaalle. Huonontuneet myöhäisvuorot saavat harkitsemaan helsinkiin muuttoa
- Skulle det ens gå en alternativ busstransport till Karis eller från lokaltågena i Kyrkslätt för att komma hem efter sena arbetskvällar skulle man stå ut med att resa med den. Men sista förbindelsen hem 20.30 isolerar för mycket - eller blir dyrt i hotellkostnader i längden.
- -FINLAND FYLLER 100 ÅR 2017. DET ÄR PÅ TIDEN ATT KUSTBANAN FÅR DUBBELSPÅR.
-Y-tåget skall gå till Sjundeå, Ingå och Karis.
-Flera fjärrtåg skall stanna i Kyrkslätt.
-Ett natttåg från Helsingfors till Åbo (23.00)
-Ett tåg från Helsingfors till Åbo kl.19.37
-Ett morgontåg från Karis till Helsingfors (5.30)
-6.22-tåget från Åbo skall gå alla dagar (må-sö)
-Fler tågturer på kustbanan på lördag i båda riktningarna
-Expresstågen på kustbanan skall stanna i Karis
-Hangöbanan skall elektrifieras.
- Tågbiljettens pris sänktes med ca 30% samtidigt som tågturerna minskade med ca 30%. Stödet skulle kunna dras in eftersom resekostnaderna har sjunkit. Staden skulle spara en liten summa. Köpandet av de stödda biljetterna har blivit mycket komplicerat och byråkratiskt efter att biljettförsäljningen lades ned i Karis. Gärna skulle jag gå över till att enkelt köpa biljett elektroniskt i SJ:s mobiltjänst.

Det skulle behövas en tidig tågtur vardagar så att man skulle hinna till kl 7.00 på jobbet i Helsingfors eller till flygfältet. Det skulle också behövas en sen tågtur mot från Helsingfors vid 22-23-tiden så att man skulle ha möjlighet att delta i kvällsevenemang.

Hangöbanan borde elektrifieras så att det skulle gå att köra lokaltåg direkt mellan Hangö och Helsingfors utan ombyte i Karis. Det skulle också vara bra att undersöka om det skulle gå att införa en rälsbuss mellan Karis och Pojo, alternativt göra det enklare att byta i Karis från tåg till bussen mot Pojo och Fiskars.

För turister skulle det behövas en synlig och bra skyltning på flere språk vid Karis station om hur man kommer till Fiskars med buss och mot Ekenäs och Hangö med tåg eller buss. Nu är det inte enkelt att veta varifrån bussen går, speciellt om man inte kan svenska eller finska. Skyltningen borde finnas hela vägen mellan järnvägsstationen och busstationen i Karis.

- Nyt kun junat ovat täynnä lisätkää vuoroja.. Varsinkin illalla Helsingistä turkuun.. muutuneet järjestelyt maksavat henkilökohtaisesti 400e kuussa lisää. . Muutaminen on suunnitelmassa. .
- Mikä tuki, en ole kuullutkaan?? Viimeisin junavuoro Helsingistä lähtee aivan liian aikaisin!!
- Mikä tuki? Sehän otettiin pois kun ei voitu ostaa lippuja enää karjaalta. Tarvitaan suora bussiyhteys Kampiin ja kun länsimetro aukeaa niin sinne. Tammisaaren asemalle tehtiin remontti ja autopaikat jotka ovat lähes tyhjästä koska lämmitystolpat olisi tarvittu. Olen kysynyt miksi paikallinen bussiyhtiö ei aja Helsinkiin suoraan ja tee tervettä kilpailua. Jos nämä huonot yhteydet jatkuu ja veroprosentti nousee on luvassa muuttotappio kun töitä ei ole asuntojen hinnat laskee tulevan 5 vuoden aikana vähintään 5-10%. Itselle aiheutti junavuorojen muutoksessa se että työaika ei ehdi täytyä jos juna on myöhässä 5-10min on päiväni jo liian lyhyt. On ns. Minuuttipeli. Klo. 16.00 lähtevä juna oli se mitä käytin ja siihen jäi ylimääräistä aikaa 20min. 7,30,tunnin päivää tekeville tulee kiire 15.32 lähtevään junaan. Sen kuuluisi lähteä 15.45. Kun työaika monella loppui 15.30. 15. Min on hyvä siirtymä aika metrolla tai ratikalla työpaikalta junalle. Junat täysiä moni istuu portaissa ja käytävällä.
- Ehdottomasti klo 23 Helsingistä Turkuun tai edes Karjaalle takaisin. Nyt ei voi osallistua mihinkään rentouttaviin tilaisuuksiin töiden jälkeen. Lisää vaunuja ja kausilippulaisille paikkoja. Easybreak kuntoon tai R-kioskille koulutusta. Nyt ei lippu tule puhelimeen koskaan eikä aina sähköpostiin-kaan. Pitää soittaa asiakaspalveluun.
- Myöhäisen illan junat takaisin! Myös viikonloppuisin. Vuorotyöläiselle mahdotonta kulkea junalla nykyään.
- Ett sent kvällståg från Helsingfors till Karis hade varit bra. Nu finns det inget annat alternativ än att köra bil ifall man skall hem efter kl.20.30. Tågförbindelsen ut till Helsingfors-Vanda flygfält är bra, men i praktiken nästan omöjlig att använda eftersom det inte finns returtåg på kvällen.

- Användningen av Easybreak är inte helt flexibel, t.ex. borde det vara möjligt att boka sin periodbiljett med avdrag för easybreak sedel på internet på VR:s hemsida, det är inte möjligt idag. Vid köp av periodbiljett i R-kiosken är det inte heller möjligt att få biljetten elektroniskt utan endast i pappersformat. ▶
- Förutom att förbättra och förtäta tågturen för pendlare på morgonen och eftermiddagen vore det också viktigt att få tillbaka senare tåg till Västnyland både från Helsingfors- och Åbohället. Det här skulle förbättra chanserna till att delta i kulturevenemang (teater, biografbesök), men också att delta i evenemang som ordnas av arbetsgivaren (senare seminarier, julfester etc.) som det för tillfället är omöjligt att delta i p.g.a. bristande tågservice under kvällstid. ▶
- Kyllä junien pitäisi kulkea tunnin välein aamusta keskiyöhön kahden suomen suurimman kaupungin välillä. ▶
- Borde finnas ett senare tåg från H:fors till Karis tex. 22:30 eller så... det finns faktiskt människor som jobbar skiftesarbete i Hfors regionen och de hamnar att skaffa bil och köra arbetsresorna varje gång, för det lönar sig inte att skaffa en månadsbiljett om man ändå hamnar att köra bil allt som oftast. Själv är jag lyckligt lottad och tågturen passa annars utmärkt, men jag kan inte delta i sociala tillställningar om kvällarna med kollegor, då skulle jag hamna att avbryta sällskapandet varje gång för att komma hem med sista tåget 20:32, så den biten har jag varit tvungen att skära av. Man kan inte gå på teater eller konserter i Hfors längre heller, när man inte äger en bil. ▶
- Opiskelijat maksavat nyt enemmän esim. Karjaa-Lahti välillä, ennen pääsi Y- ja Z-junilla samalla vyöhykellä 9€ Karjaa-lahti välin, nyt se maksaa opiskelijalle 20€ suunta! Huima korotus pienituloiselle!!!! Kukaan ei ole tuonut tätä missään esiin!!! ▶
- Förutom tågtrafiken har dessutom busstrafiken ordentligt försämrats. De fåtal bussar som far till H:fors dessutom avgår ungefär samtidigt som tåg, som är inte riktigt klokt.

Busstrafiken borde få samma Easybreak som tåg, och allra bäst skulle det vara om man hade system var man kan välja fritt mellan buss och tåg på något vis. ▶

- En tarvitse rahallista tukea Raaseporin kaupungilta vaan toimia, jolla junaliikenne paranisi. Siis painostusta VR:ään päin. Pari vuoroa enemmän ruuhka-aikaan molempiin suuntiin, mikä parantaisi matkustusmukavuutta. Nyt ruuhkajunat ovat tupaten täynnä. Kyselette vain työmatkoista, mutta erittäin tärkeätä olisi kysellä myös muusta junan käytöstä. Minä esimerkiksi olen tästä nuotoksesta todella vihainen ja suunnittelen pois muuttoa, koska en voi jäädä koskaan töiden jälkeen teatteriin, konserttiin yms., koska viimeinen juna lähtee Helsingistä 20.37. (Turusta yhtä huono päästä.) Muutin Karjaalle kuusi vuotta sitten asuttuani Helsingissä 37 vuotta. Muutin mm. sen takia Karjaalle, että ajattelin pääseväni (ja silloin pääsinkin) nauttimaan sekä Helsingin että Turun kulttuuritarjonasta. Karjaa ei todellakaan riitä ainakaan minulle siltä kannalta asuinpaikaksi. Aika köykäinen on Karjaa ja koko Raasepori muutenkin asuinpaikaksi, jos päättäjillä on huoli vain siitä, että pääsee junalla jonnekin muualle töihin ja äkkiä junalla takaisin. ▶
- Varannan timme är för få avgångar och sista turen från Helsingfors kl 20.37 är alldeles för tidigt när jag återvänder tex från arbetsresor utomlands. ▶
- En tur från Ekenäs som kombinerar till morgontåget som avgår 6.19/6.30 från Karis skulle vara mycket behövt. Bussen som tidigare gick hade oftast många resenärer. Sen den drogs in har många tvingats ta egen bil till Karis, vilket i samband med att tågtiderna ändrades med en halvtimme fick kombinationsturer på eftermiddagen Karis-Ekenäs att få radikalt minskat antal passagerare. Turer som kombinerar till rusningstiderna är vitala, dvs en förbindelse 17.30 från Karis mot Hangö skulle behövas.

Också en kvällstur från Helsingfors till Karis (helst med kombination ända till Hangö) skulle också vara viktig för alla invånare eftersom ingen kvällsunderhållning i Helsingfors är möjlig så länge sista tåget fortsätter att avgå 20.30. ▶

- Itäajuna takaisin ▶
- Kombinationsbiljetter för tåg och bussar, nu bli det kostsamt att blanda kollektiva färdmedel vid behov. Tågdrabellerna mot Hangö fungerar fin som det nu är men ibland saknar jag en tidigare morgontur samt en eftermiddagstur som är i Karis före 4. Skulle inte ändå vilja byta nuvarande turer mot denna förändring. ▶
- Hamnar alltid använda bil. Går ingenting så jag skulle hinna till mitt jobb till 6.30 till Esbo. Man skulle annars o hamna byta 2ggr o toden är lång att vänta. Så jag håller mj till bil, tar kortast tid! ▶
- -Att köpa biljett på R-kiosken har inte fungerat bra: har inte fått min biljett till Veturi-tjänsten, tidsperioderna har inte gått att välja fritt, köerna har varit mycket långa då det tar så länge att köpa biljett. Undrar om det inte kunde finnas en webblösning så här är 2016-2017...

-Ett sent kvällståg/-buss skulle vara otroligt bra för regionen, man kunde utnyttja tjänsterna i huvudstadsregionen bättre vilket säkert skulle locka invånare till Raseborg. ▶

- Tuki myös Turkuun matkustaville! ▶
- Man borde kunna köpa månadsbiljetten (kausilippu) på VRs Veturi, på nätet och samtidigt få Raseborgs stöd. Nu då man måste köpa på R-Kiosken, registreras biljettköpen inte till stamkundsprogrammet Veturi

och man kan inte delta i deras "erbjudanden" som tex "köp biljetter för så och så mycket, så får du 10 eur tillbaka osv" eller tex VRs presentkort som skickas alltid till julen. Dessutom har man biljetten i enbart pappersformat och inte som e-post eller textmeddelande. Upplever det dessutom krångligt och invecklat att skicka ett meddelande (komma ihåg vad man sku skicka och vart) sen till kiosken och där har det också varit strul några ggr, tex får de inte kontakt med VRs biljettbokningssystem så det inte gick att köpa biljetten. Varför inte kunna köpa biljetten med rabatt på nätet med dagens teknik?!

- Tuki pitäisi voida käyttää VR:n lipunmyynnissä. VR:n veturiasiakkaana heidän edut jää käyttämättä kun niitä ei pysty R-kioskilla lunastamaan.

Tämän kyselyn kaikki tekstit olisi voinut kääntää myös suomeksi. Oletan että "skicka" tarkoittaa lähetystä.

- Lisää junavuoroja Helsingistä Karjaalle pitäisi saada ilta-aikaan, klo 21:n ja klo 22:n jälkeen.
- Att pendal mellan Ekenäs och Karis om man jobbar 8-17 är hemskt. Gå ringet tåg 17-17.30. Maken använder hellre bil än väntar lika länge som resan skulle ta.
- Jag önskar att VR skulle införa tysta vagnar, för arbetsresor, där alla passagerare förväntas vara tysta. Jag önskar att VR skulle återinföra de senare tågen från Åbo och Helsingfors till Karis - igår gick jag från julfesten klockan 20.15... Sittplatserna på väg mot Åbo räcker oftast till, men platserna räcker inte alls mot Helsingfors. Skippa snabbtåget mellan Åbo och Helsingfors. Begrav ELSA-banan och bygg dubbla spår längs Kustbanan. Tack för att du gör den här undersökningen!
- Jag har valt att köpa årsbiljett och är besviken för att stödet inte kan användas vid köp av sådan. Både för mig och för staden är årsbiljetten det förmånligaste alternativet, varför det är tokigt att staden endast stöder kortvarigare biljetter vilket är ett dyrare alternativ
- Tärkeintä on Y-junayhteyksien palauttaminen ja yksittäisenä asiana klo 23.00 Helsingistä Turkuun lähtevän junavuoron palauttaminen. Asia on elintärkeä!
- Raseborgskortet borde gälla Både buss OCH tåg!!!! Jobbar själv 3-skift, vilket betyder att jag börjar o slutar jobbet olika tider. Veckoslutet går ingen buss jag kan åka med då jag ska vara kl.07:00 på jobb!!
- Utveckla/öka matartågtrafik till Kyrkslätt från Ekenäs/Karis vidare till Helsingfors.
- Karjaa on Helsingistä vain 75 kilometrin päässä, joustava työmatkaliikenne on turvattava ! Kaikki mikä lisää yksityisautoilua hirvien seassa on älytöntä, puhumattakaan ekologisista arvoista ! Haluaisin myös ihmetellä miksi emme pääse kotiin Hesasta myöhemmin illalla. Yhdysliikenne lentokentälle ja satamatermiinaaleihin luulisi kiinnostavan myös VR:ää. On helppo unohtaa ihminen kun tehdään rahaa.
- Kulttuuriakin olisi kiva käydä katsomassa/kokemassa! Mutta junalla ei ehdi kotiinpäin!
- Det skulle lätta arbetsresor och privata resor ifall man kunde ha senare tåg än 20.30 från Hfors. Nämligen numera behöver man egen bil om flygen kommer på kvällen, om man far till teater eller konsert eller har en middag på jobbet. 10.30 eller 11.30 skulle vara bra. Raseborg kunde betala det sista Y tåget från Kyrkslätt till Karis och på morgonen tillbaka så att dessa sena behov skulle också uppfyllas.
- ingå hållplats tillbaka!
- Alla som pendlar borde få 10% avdrag, ej bara vi som pendlar med tåg eller buss. Raseborgs förra system med avdraget mycket bättre än det nuvarande. Jag som inte köper varje månad utan kör med udda köp anser att det ger onödigt jobb för de bussiga anställda i staden samt för mig. Eazybrake har nog sålt ett dåligt system till staden! Är ej användarvänligt.
- Viikonloppuisin kokouksiin seminaareihin Karjaalta todella huonosti junavaihtoehtoja. Sunnuntaina erityisesti, ensimmäinen juna on klo 9.28 ja seuraava klo 12.28 ?! Ja lauantaina ensimmäinen juna klo 8.28 ?! ei myöskään mitään vaihtoehtoa ehtoa millekään lauantai tai sunnuntai lennolle. Ja klo 20.37 juna Helsingistä ja vielä inhottava Pendolino jossa pienemmät ikkunat ja matalaa , tulee huono olo. Sen jälkeen pitää saada juna edes lähijuna Karjaalle , joka lähtisi klo 21.30 tai klo 22.00 , iltavuorosta pitää päästä kotiin - töistä ja kokouksista.
- Helsingistä ei pääse Karjaalle myöhään illalla. Pitää palauttaa junavuoro, joka lähtee Helsingistä klo 23:00 tai 24:00 Karjaalle. Tällä hetkellä viimeinen julkisen liikenteen vuoro lähtee klo 20:37, joka on liian aikaisin. Viikonloppuisin ei pääse aikaisin aamulla Karjaalta Helsinkiin. Pitää saada vuoro, joka on Helsingissä noin klo 8:00 myös viikonlopuille.
- Förmånssedlarna måste bli mera flexibla. Att använda bara en sedel per månad funkar inte då man köper periodbiljett för längre tid.
- suurempi %-osuus lipusta. minulla edim. bensakulut, bussilippu ja junalippu. tuon ison pennin raaseporiin ja olisi ihanaa jos kaupunki haluaisi pitää veronmaksajat täällä. junalippujen alennus on ollut hyvä asia. aamuvuoroon olisi kiva päästä alkaen noin klo 7.
- Har inte ännu använt stödet. Att åka tåg är ändå betydligt förmånligare än att ta bilen.
- Junayhteyksien lisääminen etenkin myöhäisempään aikaan Helsingistä. Lisäksi aikatauluttaminen niin, että kokouksiin ehtisi kello yhdeksäksi tai kahdeksäksi.

- Edes yksi myöhäinen junayhteys Helsingistä Karjaalle (Kirkkonummelle asti pääsee mainiosti, mutta siihen matka jää).
Aamujuniin lähijunat takaisin, jotta väliasemillakin pääsee pois. IC ja pendolinot voi hyvin kulkea harvem-
minkin, lähijuna on Karjaalta paljon parempi vaihtoehto. 📍