

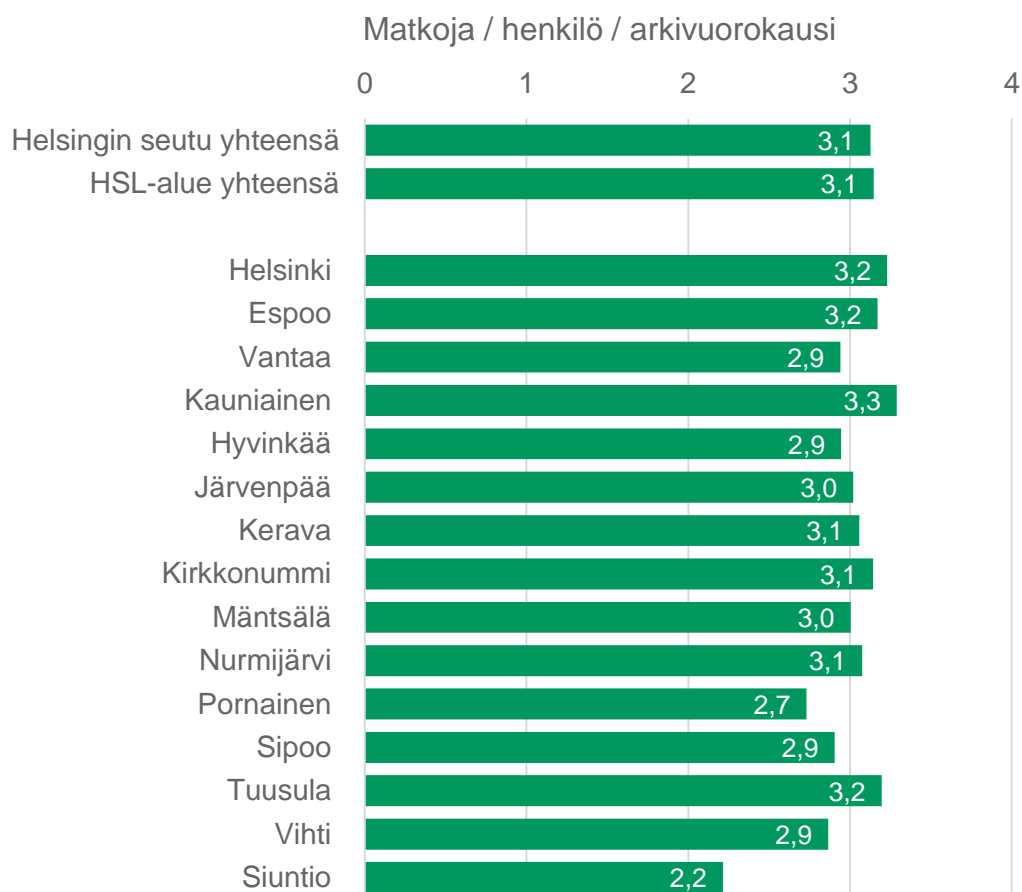
Helsingin seudun asukkaiden arkipäivän matkat syksyllä 2023

Matkojen määrä

Helsingin seudun seitsemän vuotta täyttäneet asukkaat tekivät syksyn 2023 tavallisena arkipäivänä yhteensä 4,6 miljoonaa seudun sisäistä matkaa. Matkoja tehtiin noin 80 000 vähemmän kuin syksyllä 2018, jolloin asukkaat tekivät 4,7 miljoonaa matkaa arkipäivässä.

Helsingin seudun väkiluku on kasvanut, joten matkojen määrää laski asukkaiden vähäisempi liikkuminen (Tilastokeskus). Syksyllä 2023 asukkaat tekivät henkeä kohti keskimäärin 3,1 matkaa, kun syksyllä 2018 matkoja tehtiin 3,5 henkeä kohti.

Vuonna 2023 eniten matkoja henkeä kohti tehtiin Kauniaisissa (3,3), Helsingissä (3,2), Espoossa (3,2) ja Tuusulassa (3,2). Vähiten matkoja henkeä kohti tehtiin Siuntiossa (2,2), Pornaisissa (2,7), Vantaalla (2,9), Sipoossa (2,9), Hyvinkäällä (2,9) ja Vihdissä (2,9).



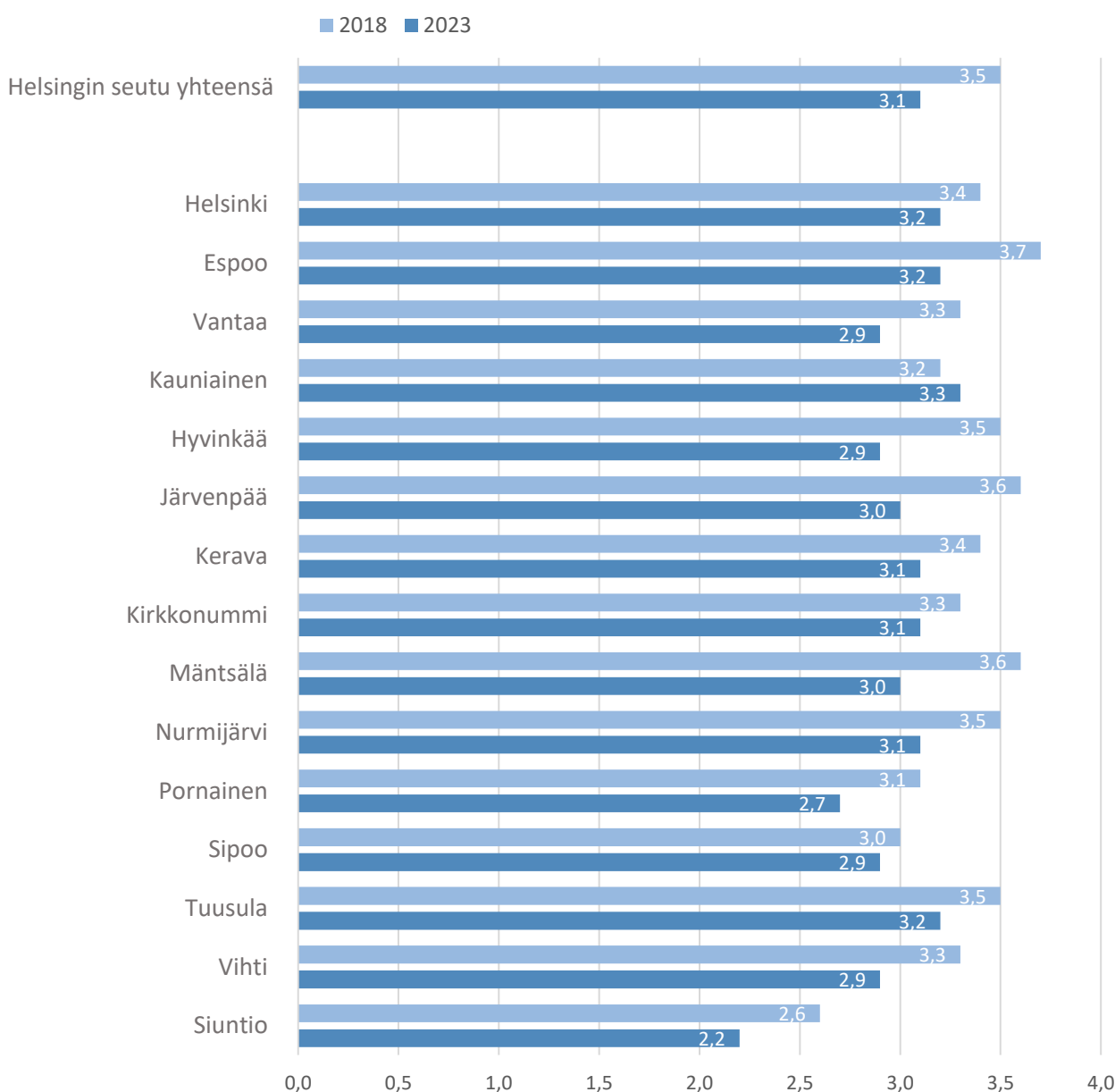
Kuva 1. Matkaluku vuonna 2023 Helsingin seudun kunnissa. Kuntien asukkaiden tekemät Helsingin seudun sisäiset matkat.

Kuvassa 2 on esitetty kuntien asukkaiden tekemien Helsingin seudun sisäisten matkojen matkaluvut vuosina 2018 ja 2023. Arkipäivän aikana tehtyjen matkojen määrä on vähentynyt kaikissa seudun kunnissa Kauniaista lukuun ottamatta.

Eniten matkamäärä on vähentynyt Järvenpäässä, Hyvinkäällä ja Mäntsälässä (0,6 matkaa) sekä Espoossa (0,5 matkaa).

Vähiten matkamäärä on laskenut Sipoossa (0,1), Helsingissä ja Kirkkonummella (0,2) sekä Keravalla ja Tuusulassa (0,3).

Kuntien asukkaiden tekemien Helsingin seudun sisäisten matkojen matkaluvut 2018 ja 2023



Kuva 2. Kuntien asukkaiden tekemien Helsingin seudun sisäisten matkojen matkaluvut 2018 ja 2023.

Kulikutapajakauman käsite

Liikkumistutkimuksen keskeisimpiä tavoitteita on tuottaa tietoa Helsingin seudun asukkaiden kulikutapajakaumasta eli siitä, miten paljon matkoja asukkaat tekevät eri kulkutavoilla.

Matkat luokitellaan pääasiallisen kulkutavan mukaan. Eli jos matka tehtiin useammalla kulkutavalla, matkan kulkutapa on matkalla pääasiallisesti käytetty kulkutapa.

Pääasiallinen kulkutapa on se, jolla vastaaja ilmoitti kulkeneensa matkan kilometreissä pisimmän osuuden. Tähän pääsääntöön tehtiin aineiston käsittelyssä seuraavat korjaukset:

- Pääasiallinen kulkutapa ei voi olla kävely tai pyöräily, jos matkalla on käytetty myös muita kulkutapoja kuin kävelyä ja pyöräilyä.
- Kulkutapojen tärkeysjärjestys on juna > metro > bussi > raitiovaunu > auton kuljettaja > auton matkustaja > taksi. Jos samalla matkalla on käytetty esimerkiksi metroa ja bussia, tai metroa ja autoa, pääasialliseksi kulkutavaksi on muutettu metro riippumatta siitä, mitä vastaaja on itse ilmoittanut.

Pääasiallisen kulkutavan korjaukset on tehty aikaisemmissa Liikkumistutkimuksissa, ja vertailukelpoisuuden vuoksi ne tehtiin myös vuoden 2023 Liikkumistutkimuksen aineistoon. Korjausten vaikutuksesta matkan pääasiallinen kulkutapa muuttuu vähäisessä osassa matkoista. Yleisimmin bussimatka muuttui metromatkaksi tai junamatkaksi.

Kulkutavat on luokiteltu viiteen luokkaan:

- Henkilöauto
 - Auto, kuljettajana
 - Auto, matkustajana
- Joukkoliikenne
 - Bussi
 - Juna
 - Metro
 - Raitiovaunu
 - Pikaraitiovaunu
- Pyöräily
- Kävely
- Muu
 - Taksi tai muu kuljetuspalvelu
 - Moottoripyörä, mopo, mopoauto, mönkijä
 - Sähköpotkulauta
 - Muu kulkutapa

Kulikutapojen käyttö Helsingin seudun kunnissa 2023

Kuvassa 3 on esitetty Helsingin seudun asukkaiden kulkutapajakauma matkalukuina. Helsingin seudun asukkaat liikkuvat aiempaa vähemmän. Vuonna 2023 Helsingin seudun asukkaat tekivät keskimäärin 3,1 matkaa henkeä kohti, kun vuonna 2018 luku oli 3,5.

Henkilöautolla ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrät henkilöä kohden vähenivät vuodesta 2018, minkä voidaan nähdä johtuvan etätyön yleistymisestä.

Pyöräily- ja kävelymatkojen määrät henkeä kohti pysyivät ennallaan verrattuna vuoteen 2018.

Matkaluvun väheneminen vuodesta 2018 johtuu siten siitä, että asukkaat tekivät vähemmän auto- ja joukkoliikennematkoja.



Kuva 3. Kulkutapajakauma matkalukuina Helsingin seudulla vuosina 2012, 2018 ja 2023.

Kuvassa 4 on esitetty Helsingin seudun asukkaiden kulkutapajakauma vuosina 2012, 2018 ja 2023 matkaluvuista laskettuina prosenttiosuuksina.

Henkilöauton osuus matkoista oli 37 prosenttia, joukkoliikenteen 21 prosenttia, pyöräilyn 9 prosenttia ja kävelyn 32 prosenttia.

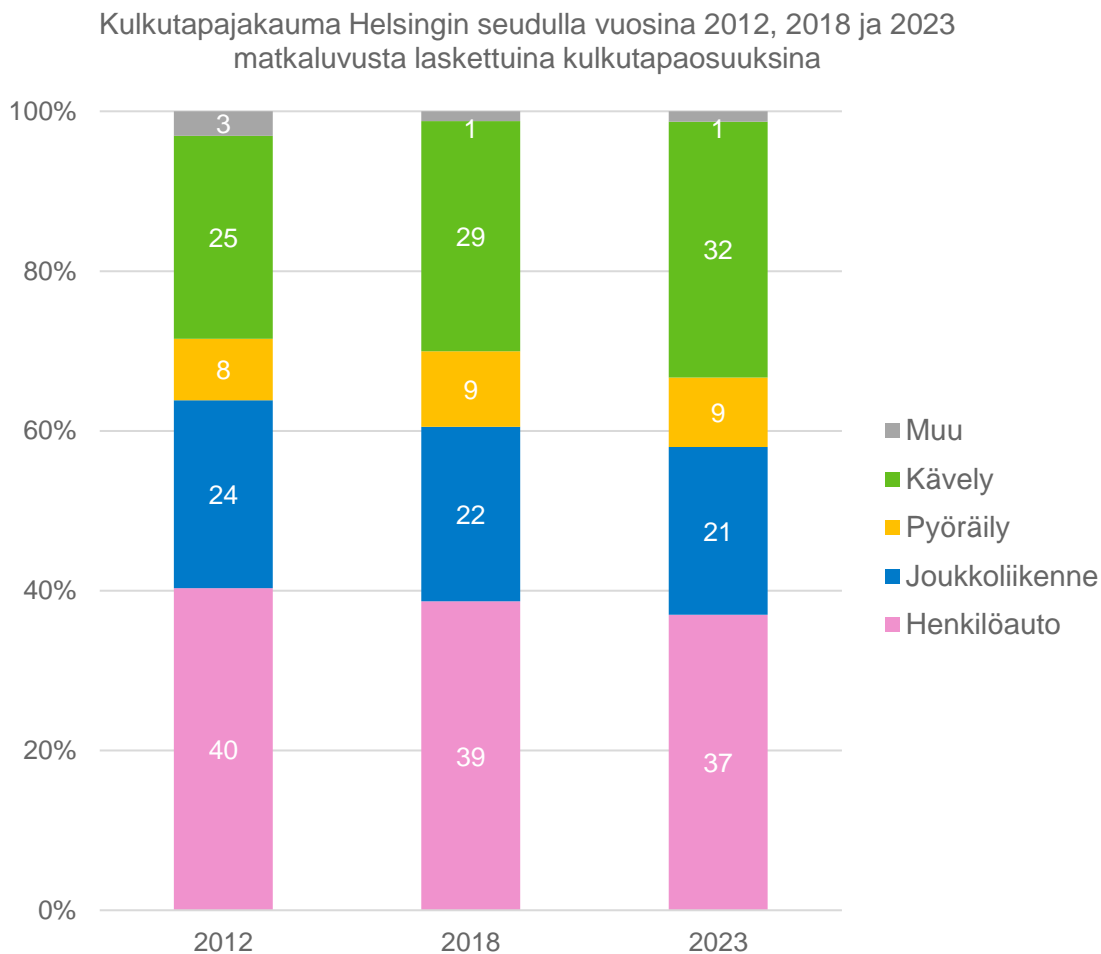
Autoilun ja joukkoliikenteen matkamäärien vähentymisen vuoksi kulkutapojen suhteelliset osuudet muuttuivat vuodesta 2018 vuoteen 2023 siten, että kävelyn osuus kasvoi ja auton ja joukkoliikenteen osuudet puolestaan pienenevät. Samalla kestävien kulkutapojen (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily) osuus nousi 60 prosentista 62 prosenttiin.

Auton kulkutapaosuus on laskenut 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2012 ja 2 prosenttiyksikköä vuodesta 2018. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on laskenut 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2012 ja yhden prosenttiyksikön vuodesta 2018.

Pyöräilyn osuus on pysynyt miltei samana verrattuna vuosiin 2012 ja 2018.

Kävelyn kulkutapaosuus on kasvanut 7 prosenttiyksikköä vuodesta 2012 ja 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2018. Liikkumistutkimuksessa myös lenkit, kuten koiranulkoilutuslenkit, lasketaan matkoiksi.

Kävelyn kulkutapaosuuden kasvu on jo pidempään jatkunut trendi, jota koronapandemian voidaan nähdä vauhdittaneen.



Kuva 4. Kulkutapajakauma Helsingin seudulla vuosina 2012, 2018 ja 2023 matkaluvuista laskettuina kulkutapaosuuksina. Helsingin seudun asukkaiden seudun sisäiset matkat.

Kuvassa 5 on esitetty matkaluvusta lasketut kulkutapaosuudet Helsingin seudun kunnissa vuonna 2023. Henkilöautomatkojen osuuden suhteen seudun kunnat jakautuvat karkeasti ottaen kolmeen ryhmään: Helsinki, jossa automatkojen osuus asukkaiden seudun sisäisistä arkipäivän matkoista oli 26 prosenttia; Espoo, Kauniainen, Vantaa, Hyvinkää, Järvenpää, Kerava ja Kirkkonummi, joissa automatkojen osuus oli 40 – 52 prosenttia; Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti, joissa automatkojen osuus oli 56 – 66 prosenttia.

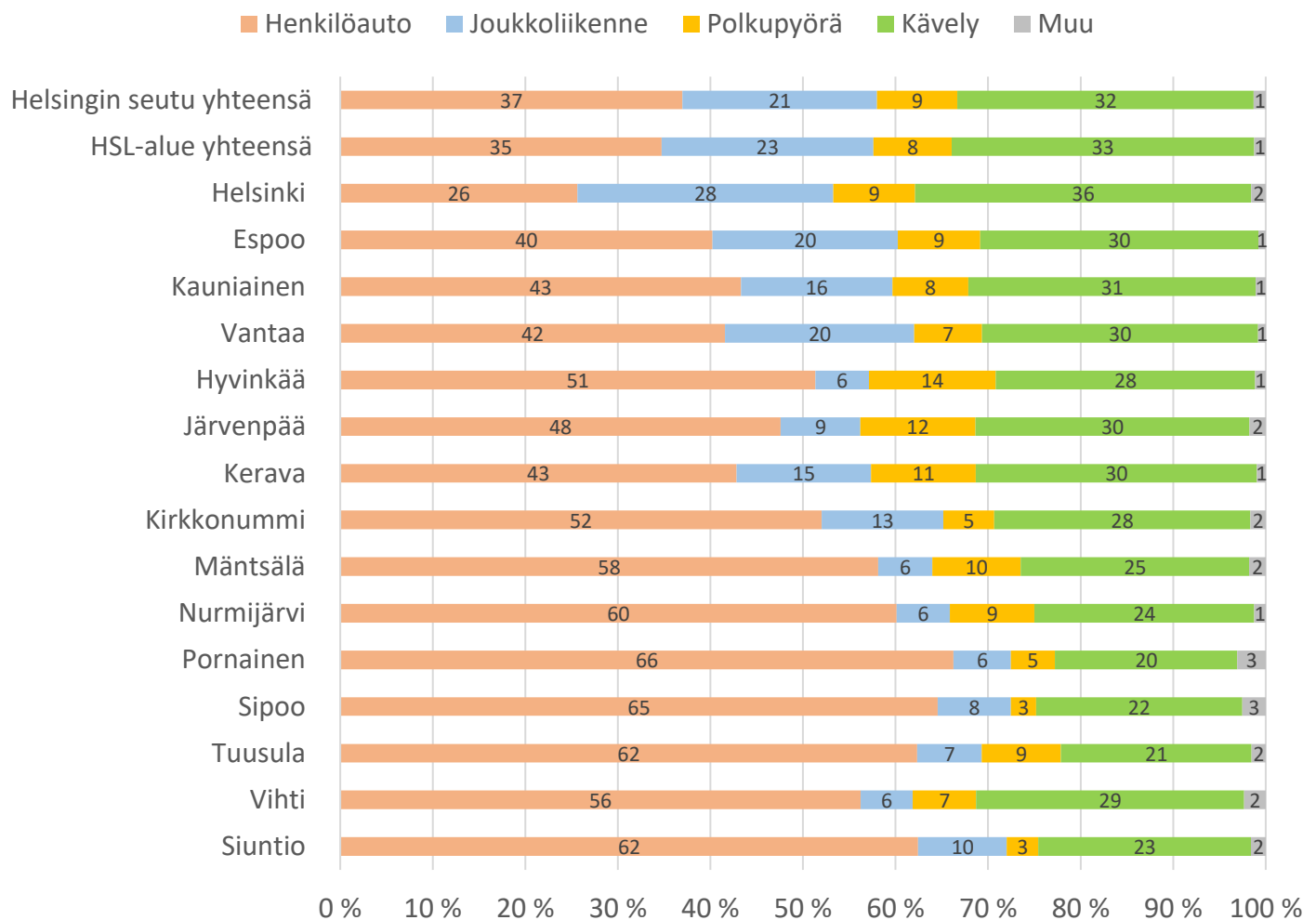
Joukkoliikenteen kulkutapaosuus oli syksyllä 2023 suurin Helsingissä (28 %), Espoossa (20 %) ja Vantaalla (20 %). Pienimmät osuudet olivat Hyvinkäällä, Mäntsälässä, Nurmijärvellä, Pornaisissa ja Vihdissä, joissa 6 prosenttia matkoista tehtiin joukkoliikenteellä.

Pyöräilyn osuus oli suurin Hyvinkäällä (14 %), Järvenpäässä (12 %) ja Keravalla (11 %). Pienimmät pyöräilyn osuudet olivat Sipoossa (3 %), Siuntiossa (3 %), Kirkkonummella (5 %) ja Pornaisissa (5 %).

Kävelyn osuus oli suurin Helsingissä (36 %), Kauniaisissa (31 %), Espoossa (30 %), Vantaalla (30 %), Järvenpäässä (30 %) ja Keravalla (30 %). Pienimmät kävelyn kulkutapaosuudet olivat Pornaisissa (20 %), Tuusulassa (21 %) ja Sipoossa (22 %).

Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet Helsingin seudun kunnissa 2023

Kuntien asukkaiden tekemät Helsingin seudun sisäiset arkipäivänmatkat pääkulkutavan mukaan



Kuva 5. Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet Helsingin seudun kunnissa 2023. Kuntien asukkaiden tekemät Helsingin seudun sisäiset arkipäivämatkat pääkulkutavan mukaan.

Kulikutapajakauman kehitys Helsingin seudulla vuosina 2012, 2018 ja 2023

Kuvassa 6 on esitetty matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet pääkaupunkiseudun kunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023.

Helsingissä auton kulkutapaosuus on vähentynyt 2 prosenttiyksikköä vuodesta 2012 ja kasvanut yhden prosenttiyksikön vuodesta 2018. Samaan aikaan joukkoliikenteen kulkutapaosuus on vähentynyt 6 prosenttiyksikköä vuodesta 2012 ja 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2018.

Pyöräilyn kulkutapaosuus on kasvoi 4 prosenttiyksikköä vuosien 2012 ja 2018 välillä, mutta ei ole sen jälkeen muuttunut merkittävästi. Kävelyn kulkutapaosuuden trendi on ollut jo pidempään kasvava, ja vuodesta 2012 kasvua on ollut 7 prosenttiyksikköä.

Kestävien kulkutapojen osuus oli Helsingissä 73 prosenttia vuonna 2023. Vastaavasti vuonna 2018 kestävien kulkutapojen osuus oli 75 prosenttia. Kestävien kulkutapojen osuuden väheneminen johtuu joukkoliikenteen osuuden heikkenemisestä, jota kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvu ei ole riittänyt kompensoimaan.

Espoossa auton kulkutapaosuus on laskenut 6 prosenttiyksikköä vuosien 2018 ja 2023 välillä. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus laski hieman vuosien 2012 ja 2018 välillä, mutta on palautunut jälleen 20 prosenttiin.

Pyöräilyn osuus on pysynyt Espoossa ennallaan, kun taas kävelyn kulkutapaosuus on kasvanut 7 prosenttiyksikköä vuoteen 2012 verrattuna ja 4 prosenttiyksikköä vuoteen 2018 verrattuna.

Autoilu on vähentynyt Espoossa merkittävästi, mihin on syynä useat toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset.

Espoossa on paljon korkeakoulutettuja ja tietotyötä tekeviä asukkaita, joiden voidaan olettaa siirtyneen koronapandemian myötä voimakkaasti etätöihin. Autolla tehtävien työmatkojen määrän väheneminen on johtanut erityisesti kävelyn kulkutapaosuuden kasvuun.

Länsimetron valmistuminen Kivenlahteen asti ja Espoon bussiliikenteen uudistusten voidaan nähdä lisänneen joukkoliikenteen kulkutapaosuutta Espoossa.

Espoon väkiluku on ollut viime vuosina kasvussa, ja merkittävä osuus on maahanmuuttajia, joiden liikkumistottumukset usein eroavat kantaväestöstä. Vuoden 2018 Liikkumistutkimuksen tulosten perusteella Helsingin seudun vieraskieliset asukkaat käyttävät joukkoliikennettä useammin ja autoilevat harvemmin kuin suomenkieliset, mitä selittää osittain erilainen väestörakenne, tulotaso ja perhekoko. (HSL, 2021)

Näiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta Espoon kulkutapajakauma on siirtynyt autoilusta kestävämpiin kulkumuotoihin. Vuonna 2023 kestävien kulkutapojen osuus oli 59 prosenttia, kun vuonna 2018 kestävien kulkutapojen osuus oli 53 prosenttia.

Kauniaisissa auton kulkutapaosuus on laskenut 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2018. Joukkoliikenteen ja pyöräilyn osuudet ovat laskeneet samaan aikaan prosenttiyksikön. Kävelyn kulkutapaosuus on kasvanut 3 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2018.

Kestävien kulkutapojen osuus oli Kauniaisissa 55 prosenttia vuonna 2023, kun osuus oli 54 prosenttia vuonna 2018.

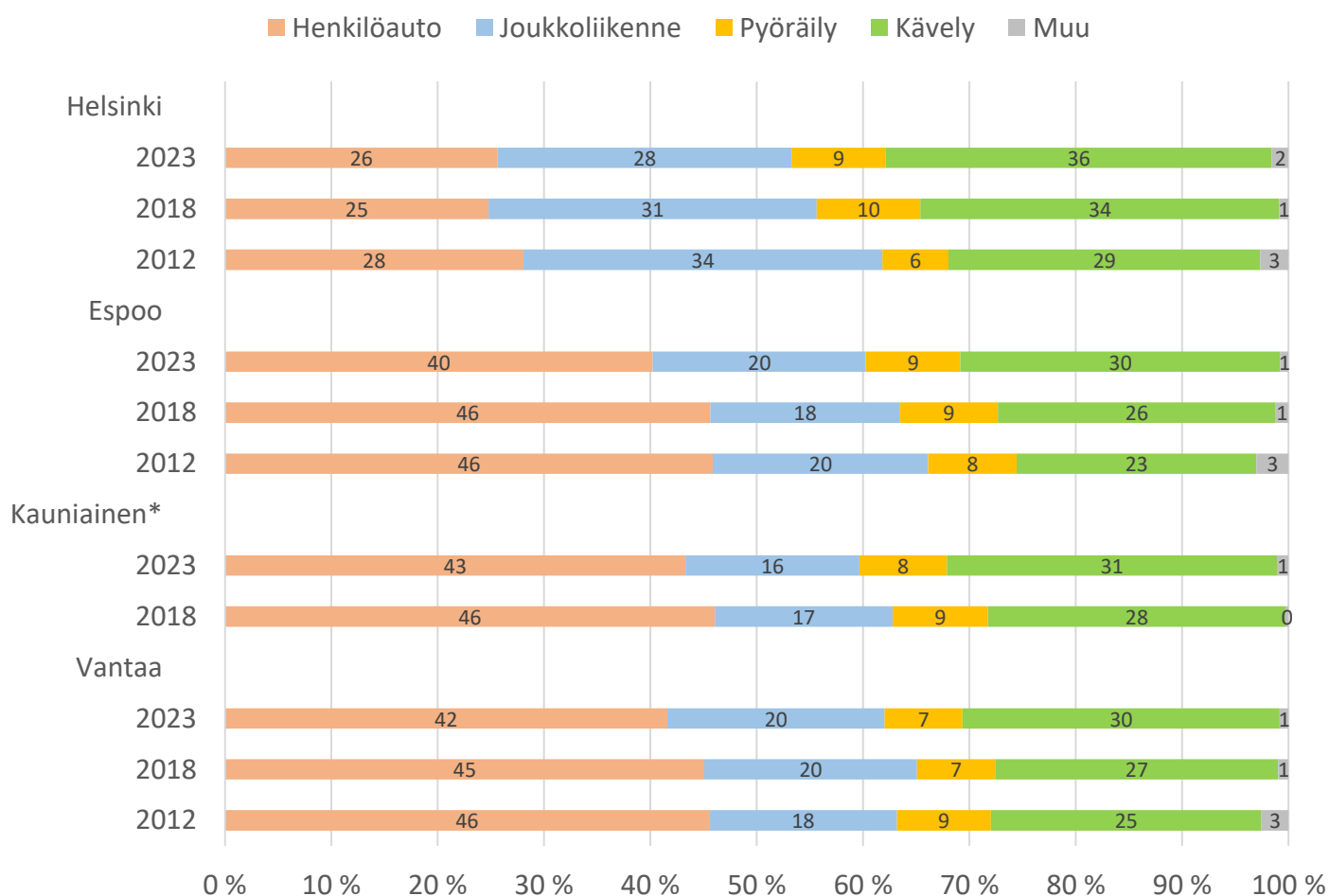
Vantaalla auton kulkutapaosuus on vähentynyt 4 prosenttiyksikköä vuoteen 2012 verrattuna ja 3 prosenttiyksikköä vuoteen 2018 verrattuna. Joukkoliikenteen osuus on pysynyt noin 20 prosentissa.

Pyöräilyn kulkutapaosuus on laskenut Vantaalla 2 prosenttiyksikköä vuodesta 2012, mutta on pysynyt ennallaan (7 %) verrattuna edelliseen, vuoden 2018 tutkimukseen. Kävelyn osuus on kasvanut myös Vantaalla. Nousua on ollut 5 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2012 ja 3 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2018.

Kestävien kulkutapojen osuus oli Vantaalla 57 prosenttia vuonna 2023, kun vuonna 2018 osuus oli 54 prosenttia. Vantaalla maltillinen kestävien kulkutapojen osuuden kasvu johtuu kävelyn kulkutapaosuuden kasvusta.

Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet pääkaupunkiseudun kunnissa 2012, 2018 ja 2023

Kuntien asukkaiden tekemät Helsingin seudun sisäiset arkipäivän matkat pääkulkutavan mukaan



Kuva 6. Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet Helsingin seudun kunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023. * Kauniaisten havaintomäärä liian pieni vuonna 2012.

Kuvassa 7 on esitetty matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet pääkaupunkiseudun ulkopuolisissa HSL-alueen kunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023.

Tuusulassa auton kulkutapaosuus on kasvanut 5 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2012 ja 3 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2018. Joukkoliikenteen osuus on vähentynyt 2 prosenttiyksikköä vuodesta 2012 ja yhden prosenttiyksikön vuodesta 2018.

Pyöräilyn osuus kasvoi Tuusulassa vuosien 2012 ja 2018 välillä 4 prosenttiyksikköä, mutta on laskenut jälleen 9 prosenttiin. Kävelyn osuus kulkutapana on kasvanut 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2012 ja 2 prosenttiyksikköä vuodesta 2018.

Keravalla kulkutapajakauma on pysynyt miltei ennallaan vuodesta 2012 saakka. Auton kulkutapaosuus on vähentynyt 3 prosenttiyksikköä. Joukkoliikenteen osuus on pysynyt 15 prosentissa ja samoin pyöräilyn osuus 11 prosentissa. Kävelyn kulkutapaosuus on kasvanut 3 prosenttiyksikköä verrattuna vuoden 2018 tutkimukseen.

Kirkkonummella auton kulkutapaosuus on vähentynyt 5 prosenttiyksikköä verrattuna edelliseen, vuoden 2018 tutkimukseen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus laski vuosien 2012 ja 2018 välillä, mutta on noussut vuonna 2023 takaisin 13 prosenttiin.

Länsimetron jatkeen valmistuminen ja Espoon bussiliikenteen uudistamisen nähdään nostaneen joukkoliikenteen kulkutapaosuutta myös Kirkkonummella.

Pyöräilyn osuus on pysynyt Kirkkonummella miltei samana verrattuna vuosien 2012 ja 2018 tutkimuksiin. Kävelyn osuus on noussut 6 prosenttiyksikköä vuodesta 2012 ja 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2018.

Sipoossa auton kulkutapaosuus laski 3 prosenttiyksikköä vuosien 2012 ja 2018 välillä, mutta oli syksyllä 2023 noussut jälleen 65 prosenttiin. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on samalla vähentynyt 3 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2018.

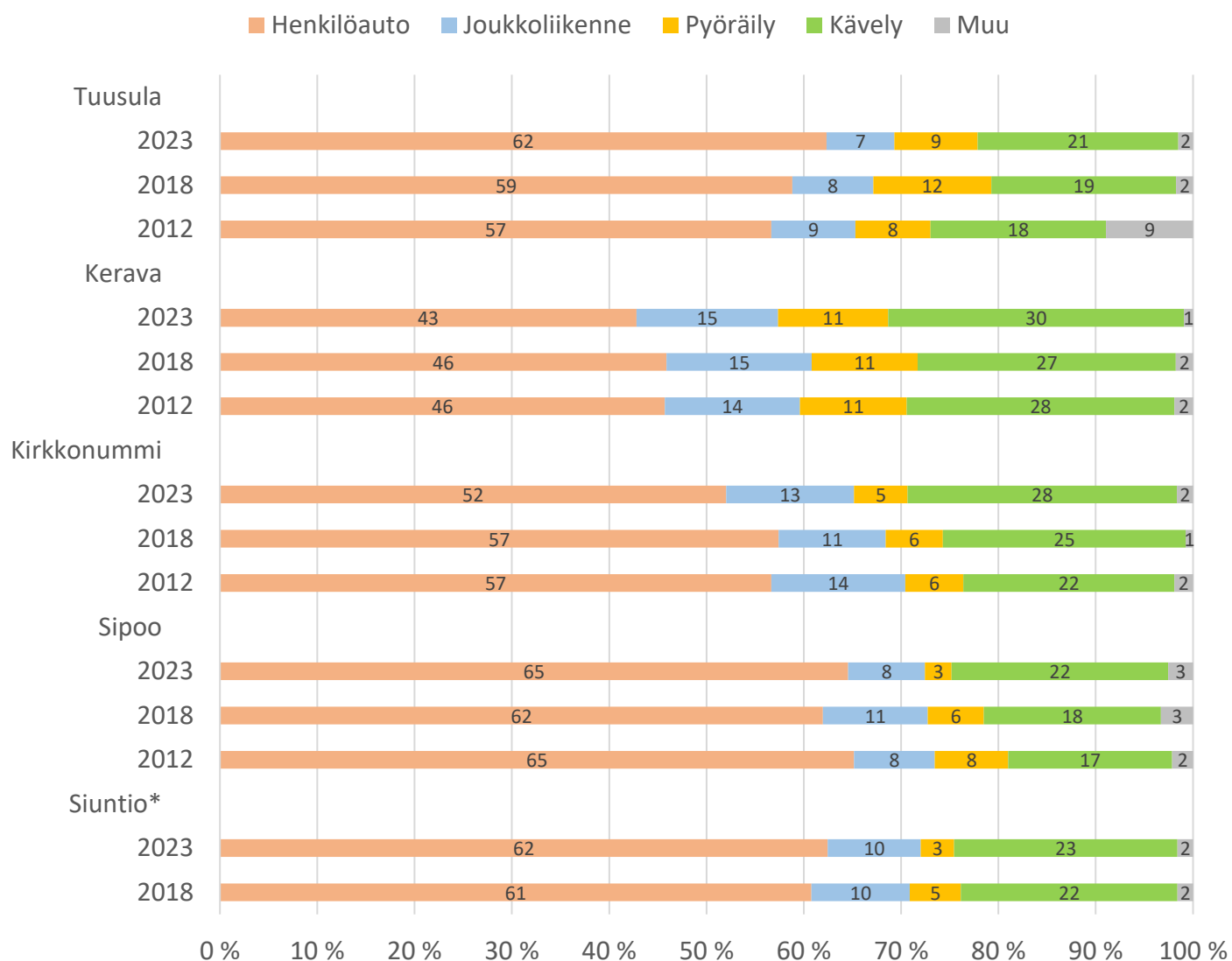
Pyöräilyn osuus kulkutapana on laskenut merkittävästi Sipoossa. Pyöräilyn osuus oli 8 prosenttia vuonna 2012, 6 prosenttia vuonna 2018 ja 3 prosenttia vuonna 2023. Kävelyn osuus on noussut 5 prosenttiyksikköä vuoteen 2012 verrattuna ja 4 prosenttiyksikköä vuoteen 2018 verrattuna.

Siuntiossa kulkutapajakauma on pysynyt miltei samana vuosina 2018 ja 2023. Auton osuus on kasvanut hieman, mutta muutos voi johtua myös tutkimuksen otannan satunnaisvaihtelusta. Joukkoliikenteen osuus on pysynyt Siuntiossa 10 prosentissa.

Pyöräilyn osuus on laskenut Siuntiossa 2 prosenttiyksikköä verrattuna vuoden 2018 tutkimukseen. Kävelyn osuus on noussut hieman vuodesta 2023.

Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet pääkaupunkiseudun ulkopuolisissa HSL-alueen kunnissa 2012, 2018 ja 2023

Kuntien asukkaiden tekemät Helsingin seudun sisäiset arkipäivän matkat pääkulkutavan mukaan



Kuva 7. Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet Helsingin seudun kunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023. *Siuntio ei kuulunut tutkimusalueeseen vuonna 2012.

Kuvassa 8 on esitetty matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet muissa kuin HSL-alueella sijaitsevilla Helsingin seudun kunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023.

Hyvinkäällä auton kulkutapaosuus on pysynyt noin 50 prosentissa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on vähentynyt 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2012, mutta pysynyt samana (6 %) verrattuna vuoteen 2018.

Pyöräilyn kulkutapaosuus on laskenut Hyvinkäällä 2 prosenttiyksikköä vuosien 2018 ja 2023 välillä, mutta on edelleen 4 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuoden 2012 tutkimuksessa. Kävelyn osuus on kasvanut 3 prosenttiyksikköä vuodesta 2018.

Mäntsälässä kulkutapajakaumassa ei ole nähtävissä merkittäviä muutoksia vuosien 2018 ja 2023 tutkimusten välillä. Vuoteen 2012 verrattuna auton osuus kulkutapana on laskenut 5 prosenttiyksikköä. Vastaavasti kävelyn kulkutapaosuus on kasvanut 10 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2012.

Pornaisissa kulkutapajakaumassa ei ole tapahtunut muutoksia vuosien 2018 ja 2023 välillä. Vuonna 2012 Pornaisten havaintomäärä oli liian pieni raportoitavaksi.

Nurmijärvellä auton kulkutapaosuus on laskenut 5 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2012 ja 2 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2018. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on laskenut hieman verrattuna edellisiin tutkimuksiin.

Pyöräilyn osuus on pysynyt Nurmijärvellä ennallaan. Kävelyn osuus kulkutapana on kasvanut 9 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2012 ja 5 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2018.

Järvenpäässä auton osuus kulkutapana on laskenut hieman verrattuna vuoteen 2018. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on laskenut 6 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2012, mutta vuoteen 2018 verrattuna pudotusta on yhden prosenttiyksikön verran, joten laskeva trendi on tasoittunut.

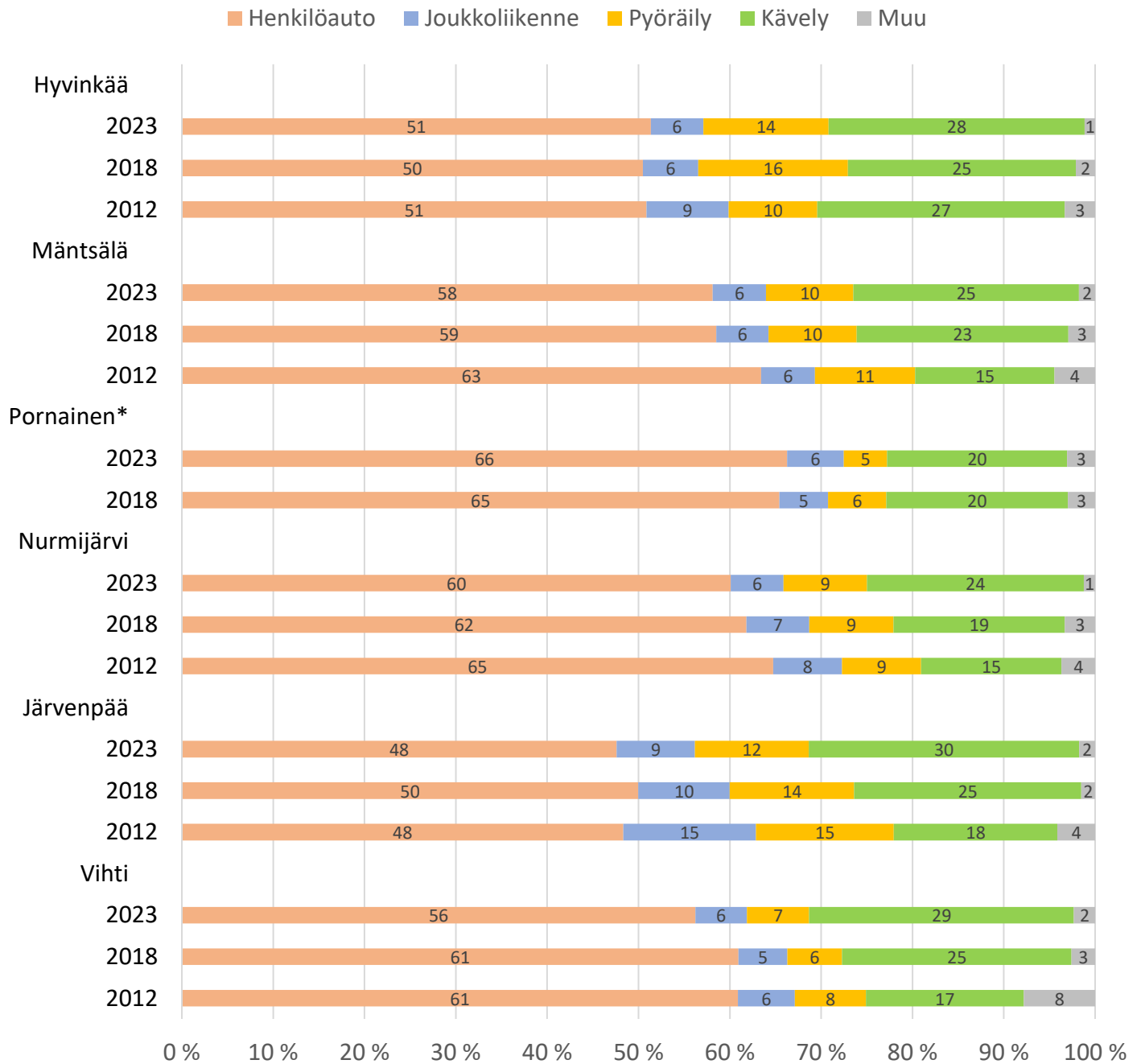
Pyöräilyn osuus on laskenut 3 prosenttiyksikköä verrattuna vuoden 2012 tutkimukseen. Kävelyn osuus kulkutapana on kasvanut merkittävästi Järvenpäässä. Vuonna 2012 kävelyn osuus oli 18 prosenttia ja vuoteen 2018 mennessä osuus oli noussut 25 prosenttiin. Vuonna 2023 kävelyn osuus oli Järvenpäässä jo 30 prosenttia.

Vihdissä auton kulkutapaosuus on laskenut 5 prosenttiyksikköä vuoteen 2018 verrattuna. Joukkoliikenteen osuus on pysynyt miltei samana.

Pyöräilyn osuus on laskenut Vihdissä hieman verrattuna edellisiin tutkimuksiin. Kävelyn osuus on kasvanut myös Vihdissä. Kun kävelyn osuus oli 17 prosenttia vuonna 2012 ja 25 prosenttia vuonna 2018, oli kävelyn osuus jo 29 prosenttia vuonna 2023. Kävelyn osuus on siten kasvanut 12 prosenttiyksikköä verrattuna vuoteen 2012.

Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet muissa kuin HSL-alueella sijaitsevilla Helsingin seudun kunnissa 2012, 2018 ja 2023

Kuntien asukkaiden tekemät Helsingin seudun sisäiset arkipäivän matkat pääkulkutavan mukaan



Kuva 8. Matkaluvuista lasketut kulkutapaosuudet Helsingin seudun kunnissa vuosina 2012, 2018 ja 2023. * Pornaisten havaintomäärä liian pieni vuonna 2012.

Lähteet

HSL (2021): Ulkomaalaistaustaisen väestön rakenne ja liikkumistottumukset Helsingin seudulla, 2/2021. <https://hslfi.azureedge.net/globalassets/ulkomaalaistaustaisen-vaeston-rakenne-ja-liikkumistottumukset-helsingin-seudulla.pdf>

Tilastokeskus, väestörakenne, viitattu 22.3.2024.

Tilastokeskus, väestön ennakkotilasto, poimittu 20.2.2024.