

Henkilöliikennetutkimus 2021

Tutkimusaineisto

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen aineisto kerättiin vuoden 2021 aikana ja se muodostaa tilastollisesti edustavan otoksen yli 6-vuotiaiden suomalaisten liikkumisesta. Kaikkiaan tutkimukseen osallistui yli 24 000 suomalaista.

Vuoden 2021 tutkimus tehtiin ajankohtana, jolloin koronapandemian vuoksi oli asetettu kokoontumis- ja ravintolarajoituksia sekä etätyösuosituksia. Rajoitukset vaikuttivat merkittävästi ihmisten liikkumiseen. Esimerkiksi etätyö ja etäopetus, yleisötapahtumien rajoittaminen, ravintoloiden rajoitukset sekä sosiaalisten kontaktien välttäminen vaikuttivat henkilöliikenteeseen ja liikenteen palvelujen käyttöön, mikä näkyy tutkimustuloksissa.

Vuoden 2021 tutkimustuloksia tulee tulkita edellä esitetty tausta muistaen. Vuoden 2016 tutkimuksen tulokset antavat vertailupohjaa normaali-aikojen liikkumisesta.

Liikkumisen tunnusluvut

Vuonna 2021 suomalaiset tekivät kotimaassa keskimäärin 2,3 matkaa/henkilö/vuorokausi ja kulkivat näillä matkoilla 34 kilometriä/henkilö/vuorokausi. Matkojen kokonaismäärä ja kuljettu kilometrimäärä on merkittävästi pienempi aiempiin tutkimuksiin verraten. Vuorokauden aikana tehtyjen matkojen määrä on vuoden 1974 tutkimuksesta lähtien pysytellyt lähellä kolmea matkaa henkilöä kohden vuorokaudessa. Matkojen kilometrisuorite on pysynyt noin 40 kilometrissä vuodesta 1999 lähtien.

Pääkulkutapa	Matkojen määrä (milj. matkaa)	Matkasuorite (milj. km)
muu	117	2 104
henkilöauto, matkustaja	625	14 817
henkilöauto, kuljettaja	1 993	38 785
raide	93	2 912
bussi	181	2 256
pyöräliikenne	332	1 288
jalankulku	1 002	1 962

Kotimaanmatkojen määrät ja kilometrisuorite pääkulkutavan mukaan vuositasolla.

Tutkimusvuosi	Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	Matkasuorite (km/vrk)	Kokonaismatka-aika (min/hlö/vrk)	Matkan keskipituus (km/matka)	Matka-ajan keskiarvo (min/matka)
2016	2,73	40,7	73,4	14,9	26,9
2021	2,28	33,6	67,0	14,8	29,4

Liikkumisen tunnusluvut.

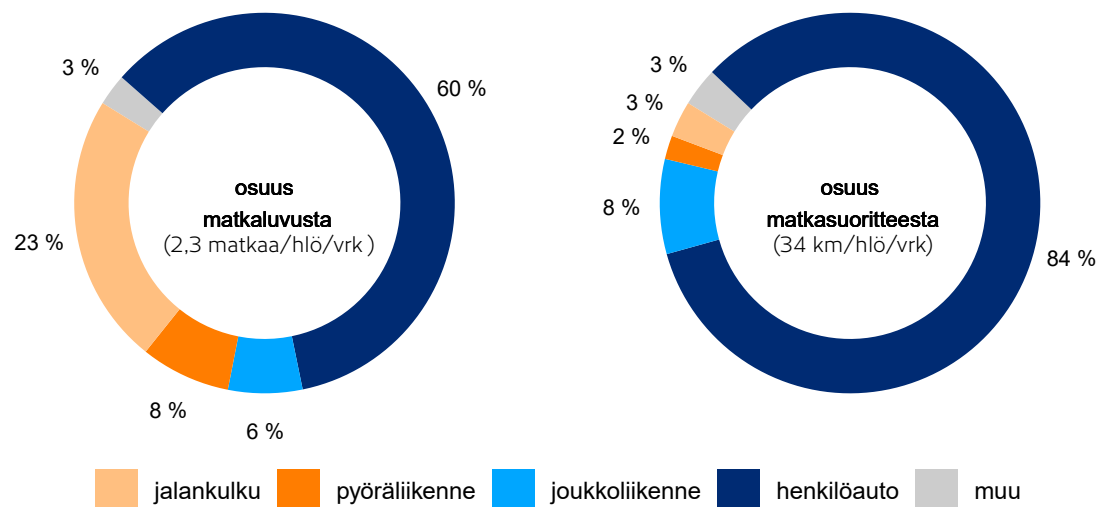
Kulkutavat

Kaikista kotimaanmatkoista 60 % tehtiin henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana. Toiseksi yleisin kulkutapa oli jalankulku, jolla tehtiin 23 % matkoista. Pyörällä tehtyjen matkojen osuus oli 8 % ja joukkoliikenteellä tehtyjen 6 %. Kulkutapaosuuksissa ei tapahtunut merkittäviä muutoksia vuoteen 2016 verrattuna.

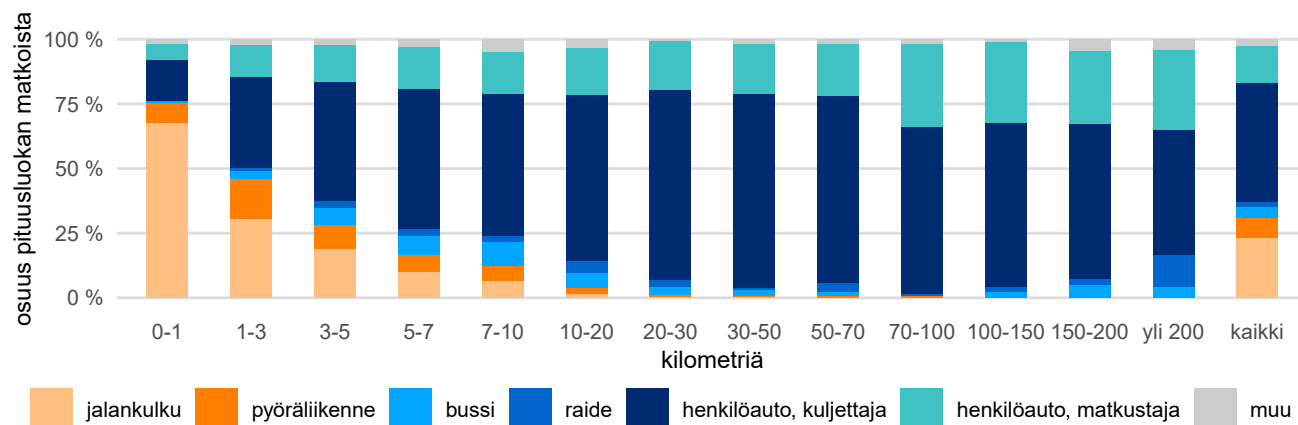
Matkasuoritteesta 84 % tehtiin henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana. Jalankulun ja pyöräliikenteen suoriteosuus oli yhteensä 5 % ja joukkoliikenteen 8 %.

Kulkutapojen osuudet matkoista vaihtelivat tutkimuksessa voimakkaasti matkan pituudesta riippuen. Suurin osa kaikista yli 5 kilometrin matkoista tehtiin henkilöautolla kuljettajana. Jalankulun ja pyöräliikenteen osuus oli suurimmillaan lyhyillä matkoilla: alle kilometrin pituisista matkoista 68 % tehtiin kävellen ja 8 % pyörällä, yhdestä kolmeen kilometrin pituisista matkoista vastaavat osuudet olivat 30 % ja 16 %.

Kaikista matkoista 33 %:lle olisi ollut vaihtoehtoinen kulkutapa. Useimmiten vaihtoehtoja käytetylle kulkutavalle koettiin olleen pyöräliikenne- ja junamatkoilla ja vähiten henkilöautolla kuljettajana tehdyillä matkoilla. Matkan tarkoituksen mukaan vaihtoehtoinen kulkutapa olisi ollut useimmin mahdollinen koulu-, opiskelu- ja työmatkoille.



Kotimaanmatkojen matkaluvun ja matkasuoritteen jakautuminen kulkutavoittain.



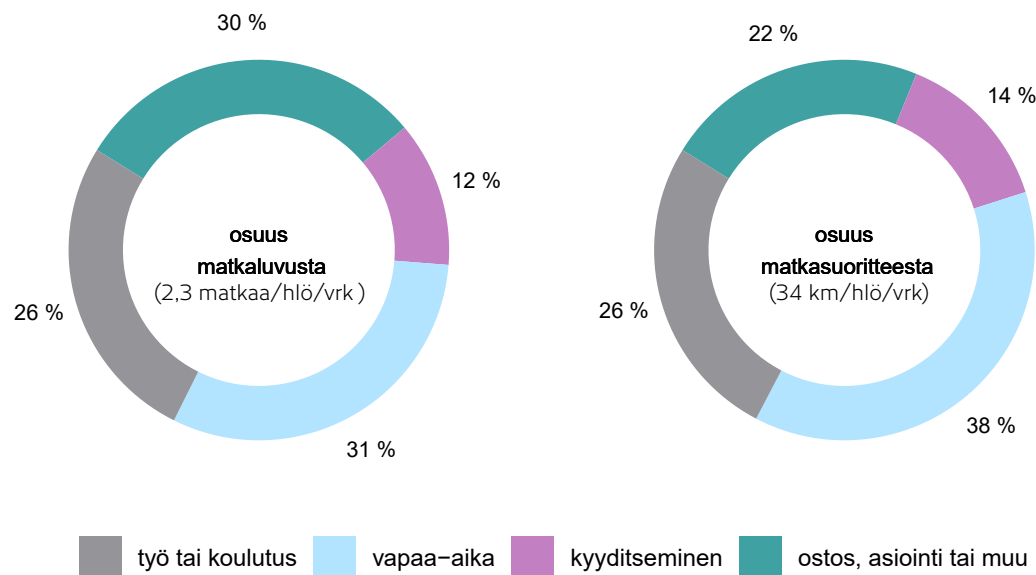
Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan kotimaassa.

Matkojen tarkoitukset

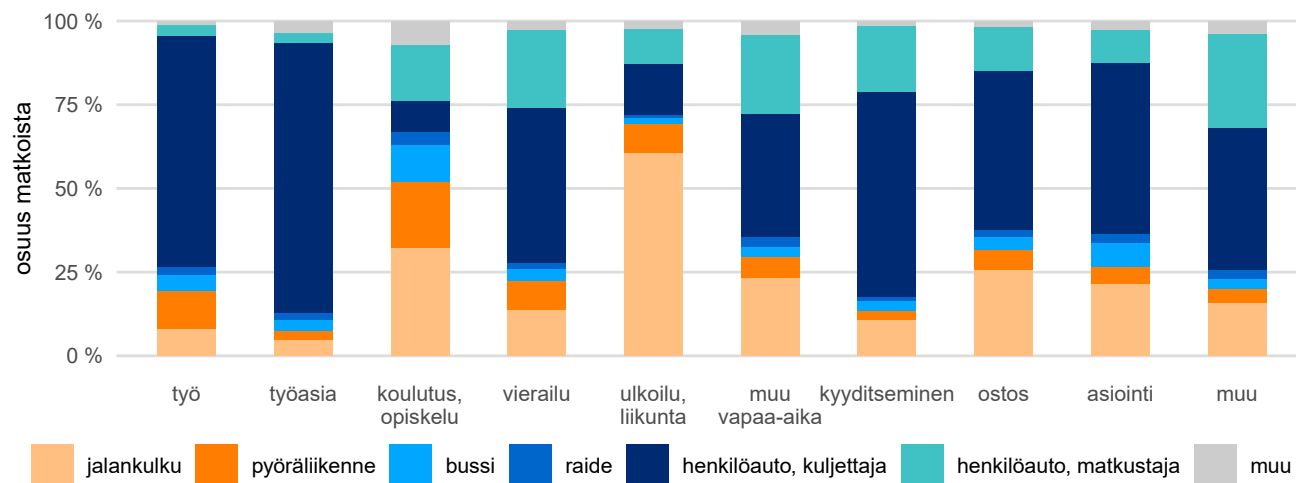
Matkan tarkoitus määräytyy matkan pääasiallisen kohteen perusteella. Vuonna 2021 eniten matkoja tehtiin ryhmässä vapaa-ajanmatkat. Niiden osuus kaikista matkoista oli 31 %. Ostos- ja asiointimatkoja oli 30 % ja työhön tai koulutukseen liittyviä matkoja 26 % kaikista matkoista. Matkasuoritteesta vapaa-ajanmatkat olivat suurin ryhmä 38 %:n osuudella.

Työmatkojen matkaluku ja matkasuorite vähenivät vuonna 2021 vain hieman vuoteen 2016 verrattuna. Eniten vuonna 2021 vähentyivät vapaa-ajan matkat ja vapaa-ajan matkojen matkasuorite. Kyyditsemismatkat olivat ainoa matkaryhmä, jonka matkasuorite lisääntyi hieman vuodesta 2016. Kyyditsemismatkojen osalta tutkimuksen kysymyksenasettelu poikkesi vähän aikaisemmasta tutkimuksesta, mikä voi osaltaan vaikuttaa tuloksiin.

Matkan tarkoitus vaikutti merkittävästi siihen, mikä kulkutapa matkalle valittiin. Ulkoiluun ja liikuntaan liittyvistä matkoista yli puolet tehtiin jalan. Jalankulun osuus oli suuri myös koulutus-, opiskelu- ja ostos- ja muilla vapaa-ajan matkoilla. Pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet kaikista matkoista olivat suurimmillaan koulutukseen ja opiskeluun liittyvillä matkoilla. Henkilöautolla tehtiin valtaosa työ- ja työasiamatkoista sekä kyyditsemisistä ja noin puolet ostos-, asiointi- ja vierailumatkoista.



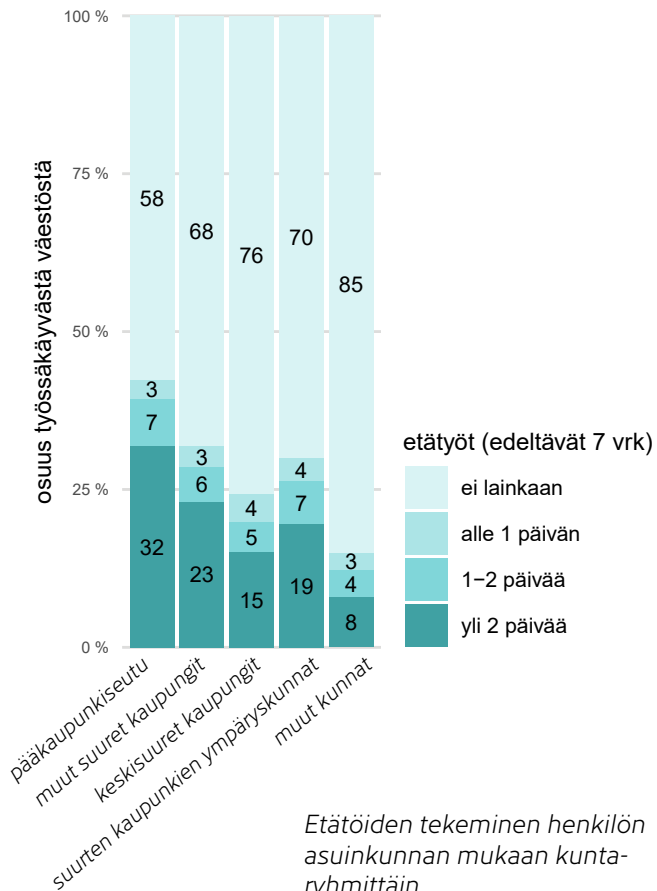
Kotimaanmatkojen matkaluvun ja matkasuoritteen jakautuminen matkan tarkoituksen mukaan.



Kulkutapojen osuudet eri matkaryhmien matkoista.

Etätyö

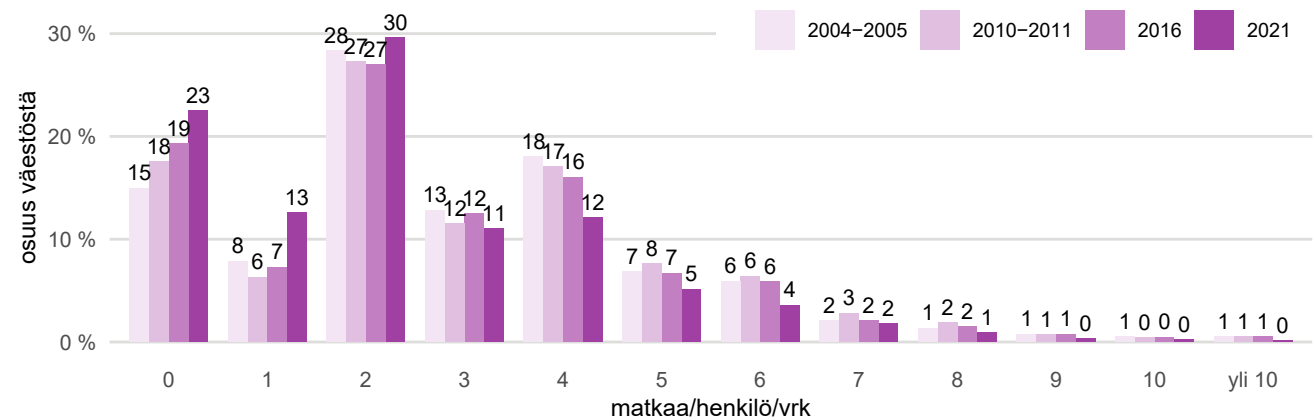
Etätöiden tekeminen oli tutkimuksen aikana yleisempää kuin aiemmin. Vuonna 2021 tutkimukseen vastanneista työssäkäyvistä 29 % teki etätöitä tutkimuspäivää edeltäneiden seitsemän vuorokauden aikana, kun vastaava osuus vuonna 2016 oli 22 %. Yli kaksi päivää etätöitä tehneiden osuus vuonna 2021 oli peräti 20 %, kun se vuonna 2016 oli 5 %.



Etätöiden tekemiseen vaikutti vastaajan koulutus: mitä korkeampi koulutus, sitä suurempi oli tehdyn etätöiden osuus. Vähiten etätöitä edeltäneen seitsemän vuorokauden aikana tekivät toisen asteen suorittaneet (13 %) ja eniten tutkijakoulutuksen suorittaneet (78 %).

Etätöiden tekemisen määrä vaihteli myös alueittain. Eniten etätöitä tehtiin pääkaupunkiseudulla, jossa etätöitä teki edeltäneen seitsemän vuorokauden aikana 42 % työssäkäyvistä. Muissa suurissa kaupungeissa etätöitä tehneiden osuus oli 32 %, suurten kaupunkien ympäryskunnissa ja aidoissa pienissä kaupungeissa 30 %, keskisuurissa kaupungeissa 24 % ja muissa kunnissa 15 %.

Etätöiden vaikutus liikkumisen kokonaismäärään oli vuonna 2021 hyvin pieni, koska etätöitä enemmän tehneet henkilöt kompensoivat säästyneet työmatkat muilla matkoilla, erityisesti vapaa-ajan matkoilla.



Liikkumattomuus

Liikkumattomuudella tarkoitetaan tässä tutkimuksessa tilannetta, jossa henkilö ei tehnyt tutkimuspäivän aikana yhtään matkaa.

Liikkumattomuus lisääntyi neljä prosenttiyksikköä vuodesta 2016. Vuonna 2021 tutkimusvuorokauden aikana liikkumattomia oli suomalaisista kaikkiaan 23 %. Ei yhtään matkaa päivän aikana tehneiden osuuden lisäksi myös vain yhden matkan tehneiden henkilöiden osuus kasvoi merkittävästi: osuus vuonna 2021 oli 13 %, kun se aiemmin oli 7 %.

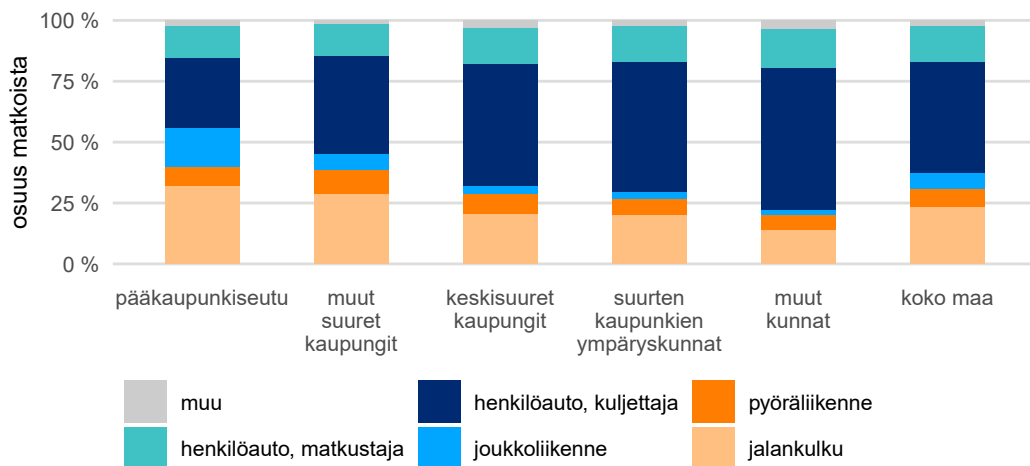
Eniten liikkumattomuus lisääntyi ikäryhmässä 65-74 -vuotiaat (miehillä 7 ja naisilla 9 prosenttiyksikköä). Yli 74-vuotiaista liikkumattomia oli miehistä 38 % ja naisista 44 %.

Liikkuminen kuntaryhmittäin

Kuntaryhmäjaossa Suomen kunnat on jaettu liikkumisen kannalta mahdollisimman samankaltaisiin ryhmiin.

Eri kuntaryhmissä asuneiden suomalaisten matkojen kokonaismäärässä oli vain hyvin vähän vaihtelua. Vuonna 2021 vähiten matkoja tehtiin pääkaupunkiseudulla (2,2 matkaa/vrk) ja eniten muissa suurissa kaupungeissa sekä suurten kaupunkien ympäryskunnissa (2,4 matkaa/vrk). Matkaluvut vuonna 2021 olivat kaikissa kuntaryhmissä pienemmät kuin vuonna 2016.

Suurin matkasuorite vuonna 2021 oli kuntaryhmässä muut kunnat, 40 km/ hlö/vrk, ja pienin pääkaupunkiseudulla ja ryhmässä muut suuret kaupungit, 29 km/hlö/vrk.

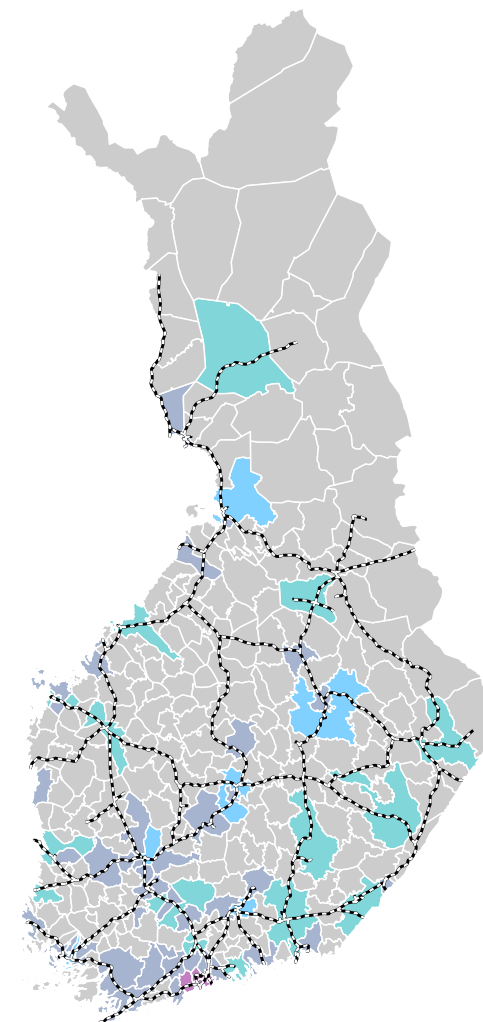


Kotimaanmatkojen osuudet kulkutavoittain kuntaryhmittelyn mukaan.

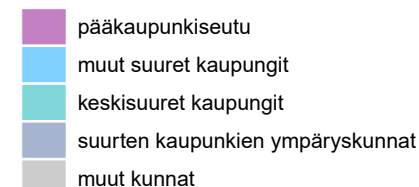
Matkasuoritteet pienentyivät vuoteen 2016 verrattuna kaikissa kuntaryhmissä, pääkaupunkiseudulla vähiten (-3 km/hlö/vrk) ja muissa suurissa kaupungeissa eniten (-10 km/hlö/vrk).

Kestävillä kulkutavoilla tehtyjen matkojen osuus oli suurin maankäytöltään tiiveimmillä alueilla eli pääkaupunkiseudulla ja muissa suurissa kaupungeissa.

Henkilöautolla kuljettajana tehtyjen matkojen suoriteosuus oli yli puolet kaikissa kuntaryhmissä. Suurin osuus oli ryhmässä muut kunnat, jossa 70 % suoritteesta oli henkilöauton kuljettajana ajettua.



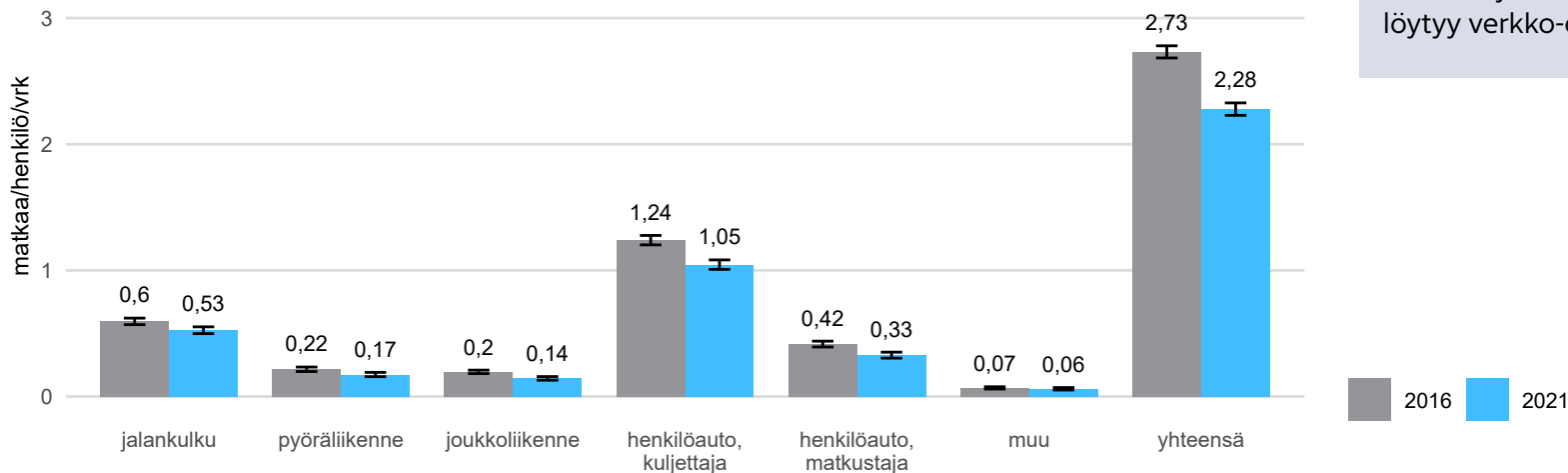
Aineisto: MML Yleiskartta (5/2022), Tilastokeskus 2021



Tutkimusmenetelmä

Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimus toteutettiin otantatutkimuksena. Otos poimittiin Digi- ja väestötietoviraston väestötietojärjestelmästä ja se edustaa yli 6-vuotiaita suomessa asuvia. Otoskoko oli valtakunnallisessa osiossa 25 000 ja seutuotoksissa yhteensä 63 000 henkilöä. Tutkimuksen vastausaste oli 27 %.

Tutkimus toteutettiin monimenetelmätutkimuksena. Tutkimuksen vastausvaihtoehtoina oli verkkolomake (mobiili ja tietokone), puhelinhaastattelu ja kirjelomake. Haastattelut toteutettiin suomen, ruotsin ja englannin kielellä. Verkossa vastaaminen oli mahdollista myös venäjäksi. Vastaajista 49 % vastasi netissä (tietokoneella tai mobiililaitteella), 41 % puhelimitse ja kirjeitse 11 %.



Kotimaanmatkojen matkaluku vuosina 2016 ja 2021 sekä tunnuslukujen 95 prosentin luottamusväli.

Tulosten luotettavuus

Otostutkimuksen tuloksiin sisältyy otannasta johtuen epävarmuuksia. Mikäli tutkimusta toistettaisiin useaan kertaan, niin poimittava otos, saadut vastaukset ja niistä väestötasolle yleistettävät tunnusluvut olisivat jokaisella kerralla hieman erilaisia. Tätä vaihtelua ja sen merkitystä mitataan virhemarginaalien avulla. Alla on esitetty kulkutapojen matkaluvun luottamusväli 95 prosentin luottamustasolle.

Matkaluvun eroja vuosina 2016 ja 2021 voidaan pitää merkittävänä suhteessa virhemarginaaliin käytännössä kaikkien kulkutapojen osalta. Vain muun kulkutavan käytössä muutos osuu vihemarginaalien sisään. Matkasuoritteeseen sisältyy enemmän vaihtelua ja virhemarginaali on suurempi.

Henkilöliikennetutkimus

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on suomalaisten liikkumista varsin kattavasti kuvaava tutkimus. Se antaa yleiskuvan suomalaisten liikkumisesta ja henkilöliikennematkojen väestöryhmittäisistä, ajallisista ja alueellisista eroista. Tutkimus on tehty vuodesta 1974 alkaen noin kuuden vuoden välein.

Tutkimuksen tuloksia käytetään liikennettä koskevassa päätöksenteossa sekä liikenteen palvelujen ja maankäytön suunnittelussa. Lisäksi tavoitteena on kerätä perusaineistoa erilaisten liikenteeseen ja maankäyttöön liittyvien tutkimusten ja liikenteen mallinnuksen pohjaksi.

Lisätietoja tutkimuksesta

Lisätietoja tutkimuksesta sekä lisää aineistoa löytyy verkko-osoitteesta www.hlt.fi