

Kestäviä kulkutapoja käytettiin eniten tiiviillä kaupunkialueilla

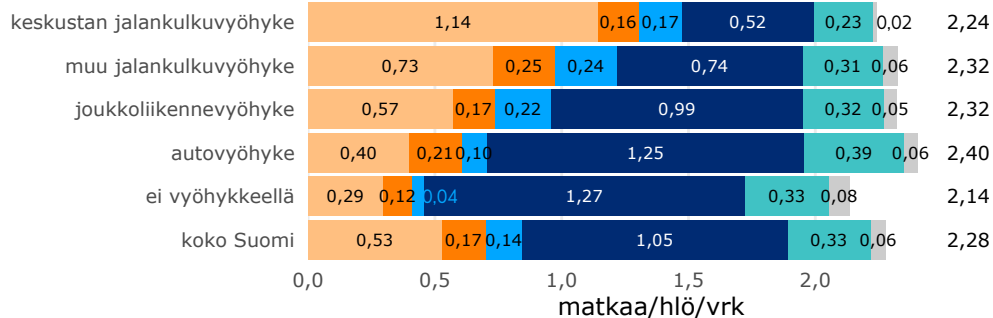
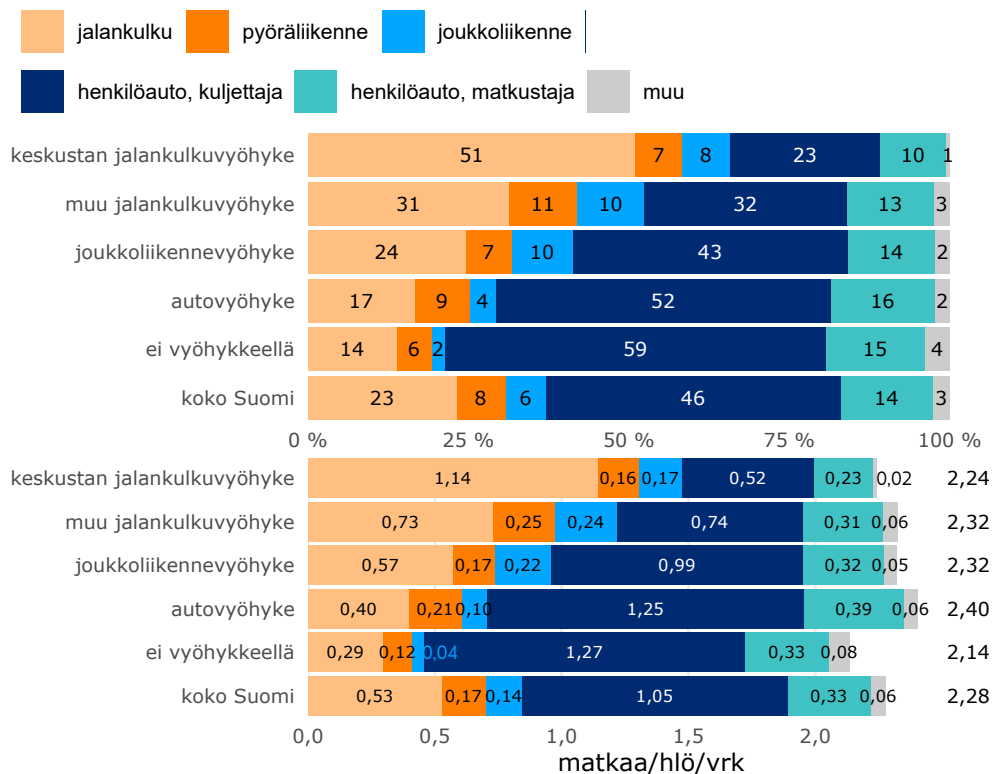
Kestävien kulkutapojen käyttö oli vuonna 2021 selvästi yleisempää niillä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä, joilla maankäyttö on tiivistä. Keskustan jalankulkuvyöhykkeellä asuvien kestävien kulkumuotojen osuus oli 66 %, kun autovyöhykkeellä asuvien matkoista osuus oli 29 %. Erityisesti vähenivät jalankulku- ja joukkoliikennematkat.

Sekä henkilöautomatkojen määrä että niiden osuus tehdyistä matkoista kasvoi maankäytön harvennuksessa. Autovyöhykkeellä tehtiin eniten matkoja ja näistä matkoista 68 % oli henkilöautomatkoja joko kuljettajana tai matkustajana. Vyöhykkeiden ulkopuolella asuvien matkasuorite oli suurempi kuin yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä asuvien.

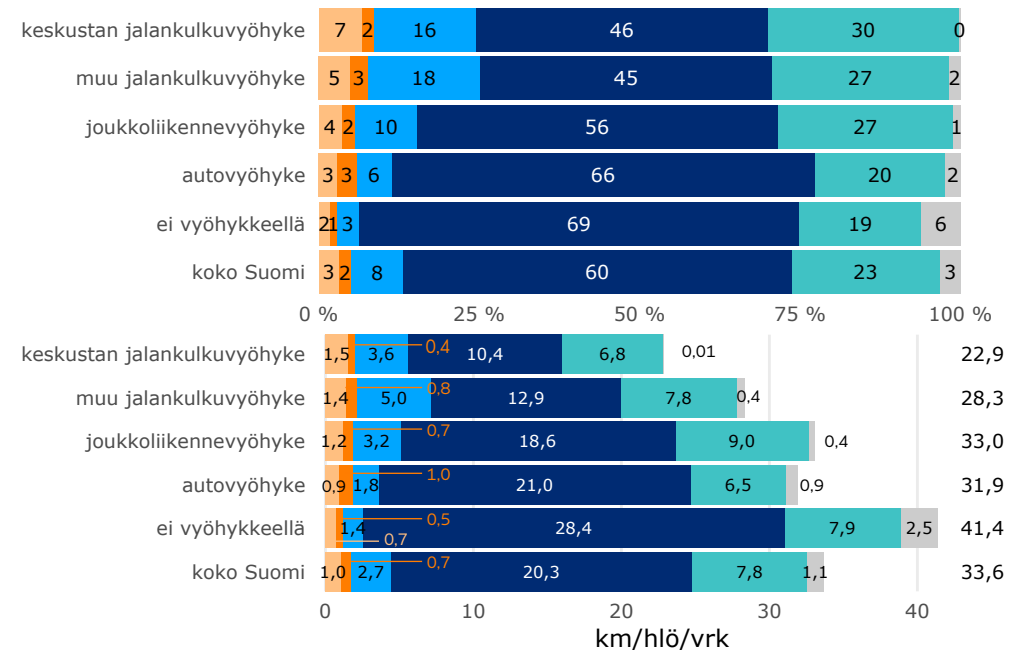
Kestäville kulkutavoilla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa jalankulkua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä.

Tässä analyysissä Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteet vyöhykkeet on yhdistetty seuraavasti (suluissa YKR-vyöhykkeen koodi):

- Keskustan jalankulkuvyöhyke: keskustan jalankulkuvyöhyke (1)
- Muu jalankulkuvyöhyke: alakeskusten jalankulkuvyöhykkeet (10, 11, 12), keskustan reunavyöhykkeet (2, 40, 41)
- Joukkoliikennevyöhyke: intensiivinen joukkoliikennevyöhyke (3), joukkoliikennevyöhyke (4)
- Autovyöhyke: autovyöhyke (5)
- Ei vyöhykkeellä: kaupunkiseutujen ulkopuoliset taajamat ja taajamien ulkopuoliset alueet



Kulkumuotojen osuudet matkaluvusta ja matkasuoritteesta ja matkaluvun ja matkasuoritteen jakautuminen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä.

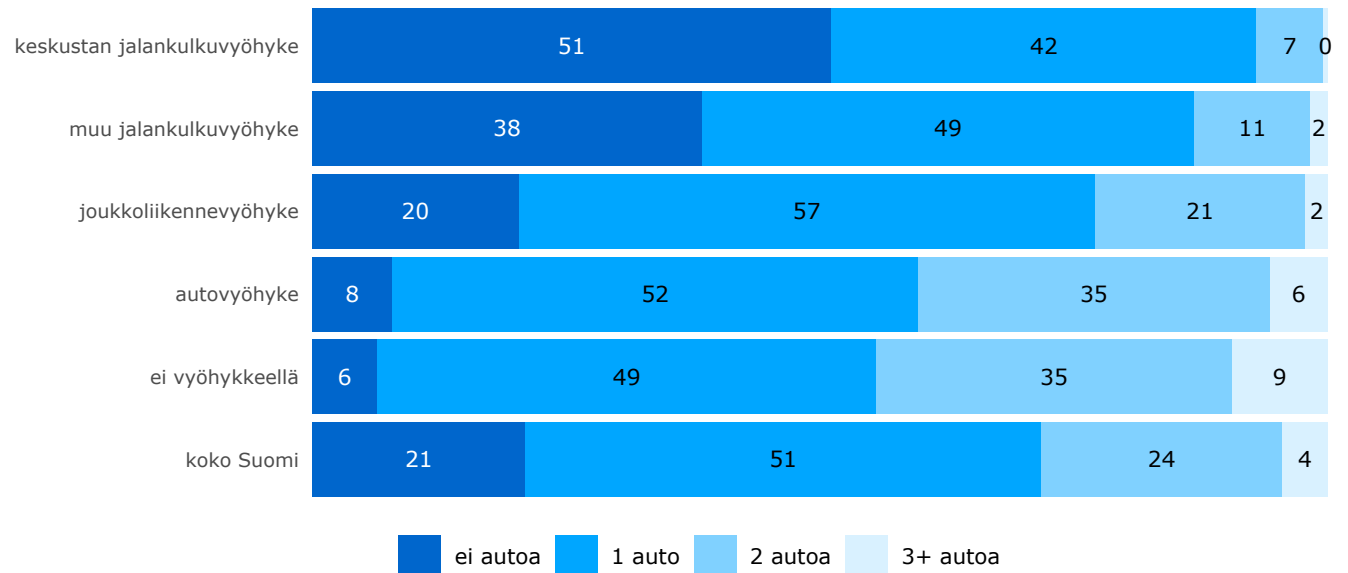


Asuinpaikalla merkittävä vaikutus autonomistukseen ja auton käyttöön

Ilman autoa eläviä kotitalouksia oli eniten keskustan jalankulkuvyöhykkeellä (51 %) ja muilla jalankulkuvyöhykkeillä (38 %). Autonomistus kasvoi taasisesti maankäytön harventuessa. Useamman kuin yhden auton kotitalouksia oli eniten autovyöhykkeellä (40 %) ja vyöhykkeiden ulkopuolella (44 %).

Kotitalouksien sijainti yhdyskuntarakenteen vyöhykkeellä vaikutti merkittävästi kotitalouksien omistamalla autoilla ajettuihin kilometrimääriin: jalankulkuvyöhykkeillä sijaitsevilla kotitalouksissa ajettiin autoilla runsaat 15 000 kilometriä vuodessa, kun vyöhykkeiden ulkopuolella sijaitsevilla kotitalouksissa asuvat ajoivat kotitalouden autoilla yhteensä lähes 23 000 kilometriä vuodessa.

Ero kotitalouskohtaisissa suoritteissa johtui pääasiassa kotitalouden omistamien autojen määrän kasvusta harvemman yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä. Autokohtainen ero vyöhykkeiden välillä ei ollut yhtä suuri. Työsuhdeautoilla ajettiin 32 % omaa autoa enemmän.



Kotitalouksien autonomistus yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä.

YKR-vyöhyke	kilometrit / kotitalous		
	työsuhdeauto (km)	oma auto (km)	kaikki autot (km)
koko Suomi	25 256	19 135	19 415
keskustan jalankulkuvyöhyke	-	15 422	15 689
muu jalankulkuvyöhyke	-	15 303	15 397
joukkoliikennevyöhyke	23 018	17 368	17 598
autovyöhyke	22 716	19 618	19 764
ei vyöhykkeellä	30 964	22 282	22 719

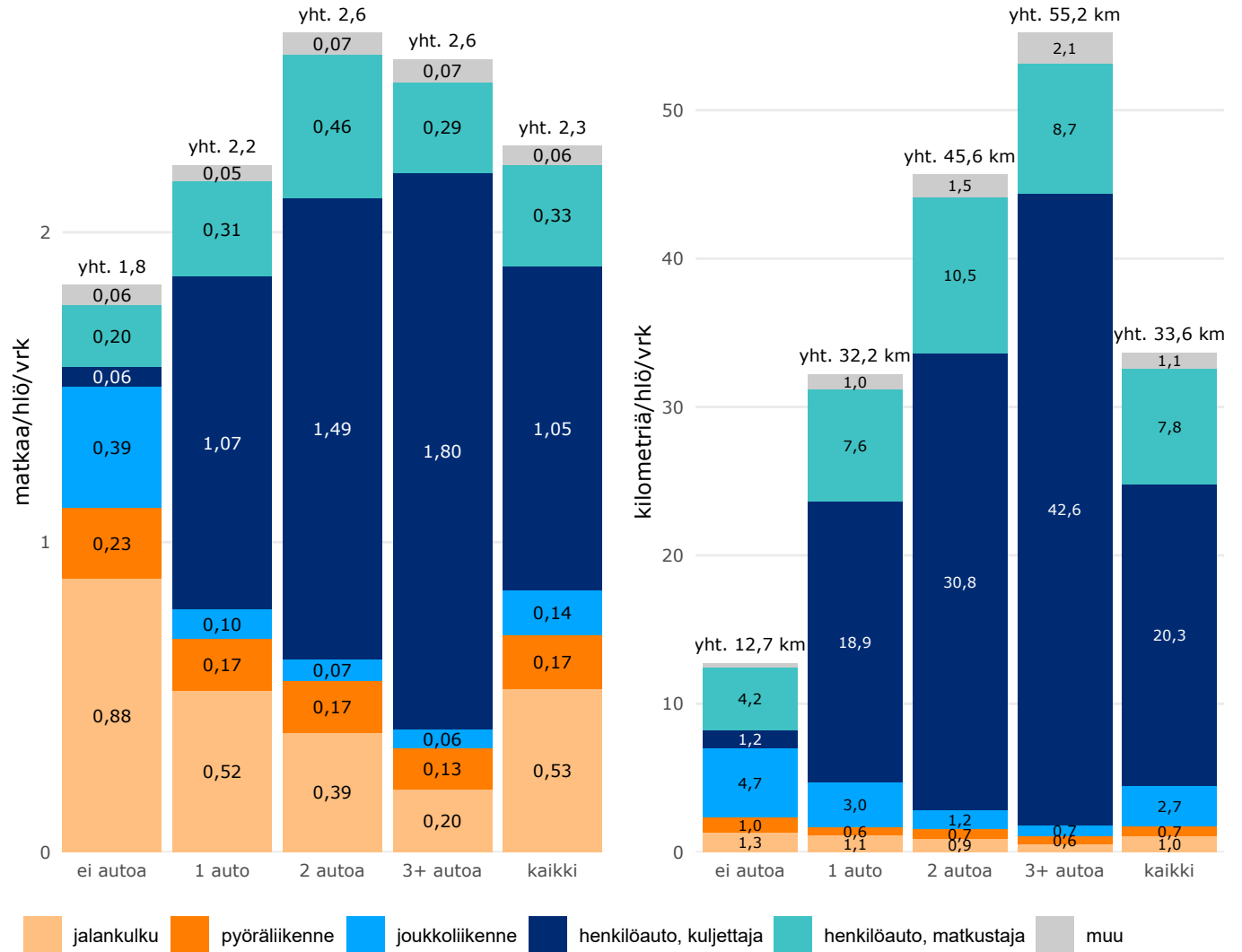
Henkilöautolla vuodessa ajettut kilometrit/kotitalous yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä.

Kotitalouden autonomistus vaikutti kulkumuodon valintaan ja matkasuoritteeseen

Autottomissa kotitalouksissa puolet kaikista matkoista tehtiin jalan. Jalan kuljettavien matkojen osuus väheni merkittävästi, kun kotitaloudessa oli yksi tai useampi auto: yhden auton talouksissa matkoista käveltiin 24 %, kahden auton talouksissa 15 % ja kolmen tai enemmän auton talouksissa 8 %. Henkilöautolla kuljettujen matkojen määrä vastaavasti lisääntyi sen mukaan, mitä enemmän autoja taloudessa oli.

Ero kokonaismatkasuoritteessa kotitalouden autonomistuksen mukaan oli huomattavasti suurempi kuin ero kokonaismatkaluvussa. Autonomistus yhdyskuntarakenteen vyöhykkeittäin ja liikkuminen autonomistuksen mukaan selittävät erot liikkumistottumuksissa eri yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä.

Kotitalouden henkilöautojen määrän lisääntyminen näkyi erityisesti henkilöautomatkojen suoritteessa: yhden auton talouksissa henkilöautolla kuljettajana tehtyjen matkojen suorite oli 19 km/vrk, kahden auton talouksissa 31 km/vrk ja kolmen tai enemmän auton talouksissa 43 km/vrk.



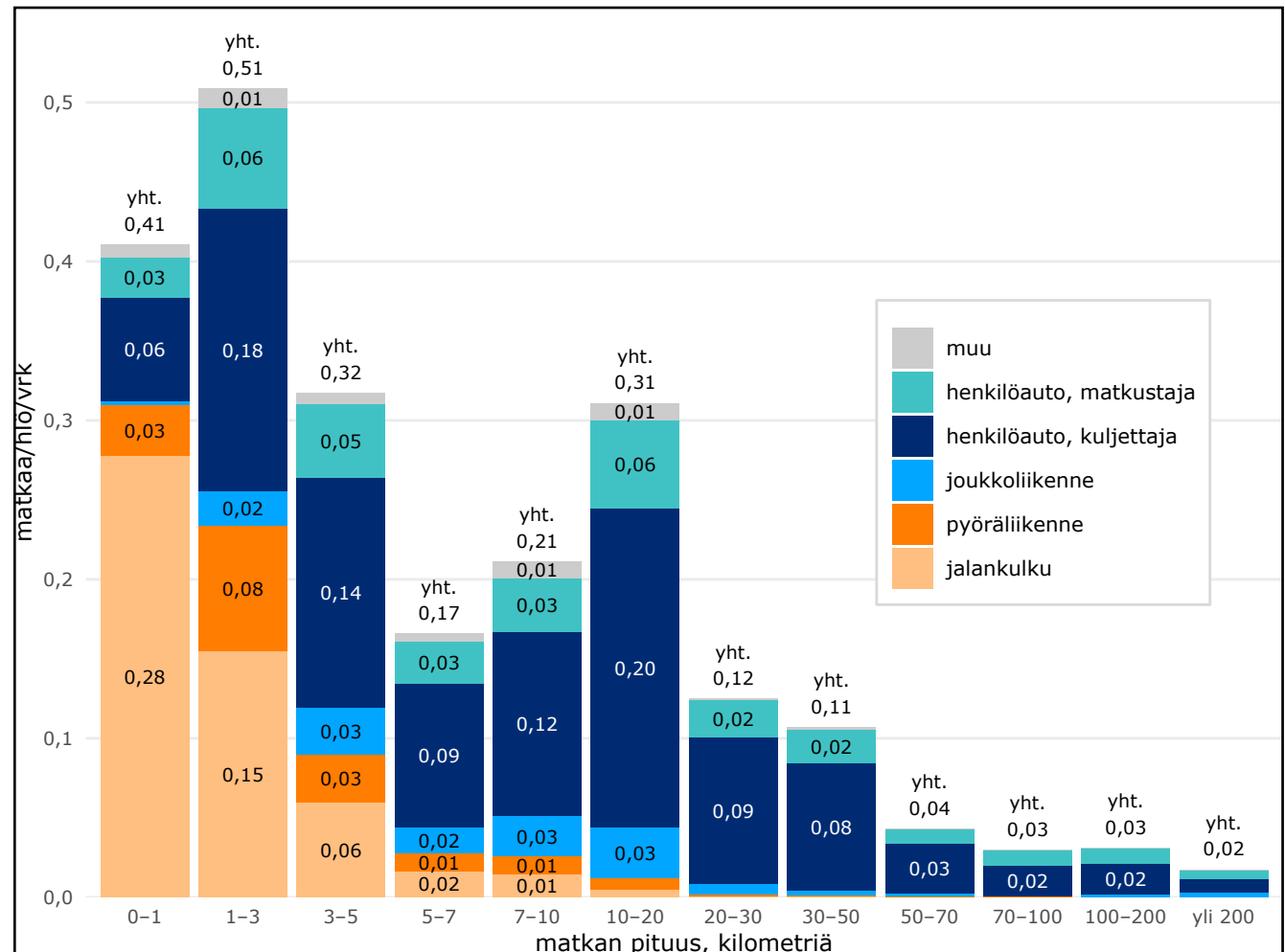
Kotimaanmatkojen matkaluku ja matkasuorite kulkutavoittain kotitalouden autonomistuksen mukaan.

Suomessa tehtiin lähes kolme miljoonaa lyhyttä automatkaa päivässä

Kaikista Suomessa vuonna 2021 tehdyistä matkoista 54 % oli alle viiden kilometrin mittaisia, vaikka keskimääräinen matkan pituus olikin 14,8 km/matka. Alle viiden kilometrin matkoista 42 % tehtiin autolla kuljettajana tai matkustajana. Tämä tarkoittaa 2,7 miljoonaa päivittäistä alle viiden kilometrin automatkaa, mikä oli 38 % kaikista automatkoista.

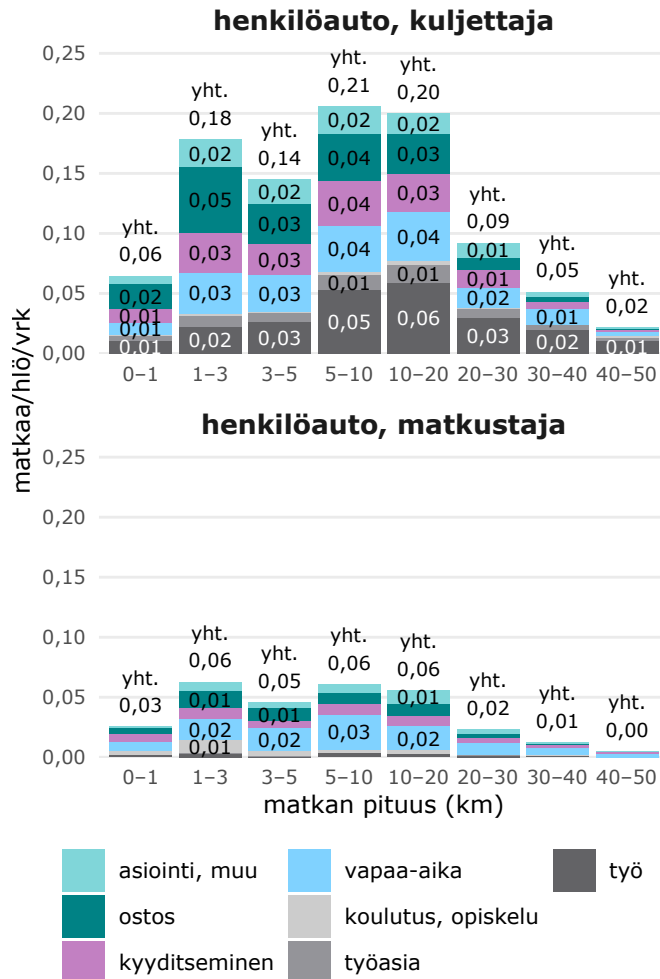
Edellä mainittuja lukuja tarkastellessa on hyvä huomata, että henkilöliikennetutkimuksen matkan määritelmä pilkkoo osan henkilöautolla tehdyistä matkoista, jotka arkikokemuksessa koetaan yhdeksi matkaksi. Tällaisia ovat mm. matkat, joilla ensin saatetaan henkilö jonnekin ja itse jatketaan sen jälkeen matkaa muualle. Matka jaetaan henkilöliikennetutkimuksessa kahdeksi, koska ajoneuvossa oleva henkilömäärä ja matkan tarkoitus muuttuvat matkan aikana. Kaikista alle viiden kilometrin mittaisista kuljettajana tehdyistä henkilöautomatkoista 18 % (0,4 miljoonaa päivittäistä matkaa) oli kyyditsemismatkoja, joista osan voidaan arvioida olevan edellä kuvattuja pilkottuja matkoja.

Alle viiden kilometrin matkoissa painottuivat ostos-, asiointi- ja vapaa-ajanmatkat sekä kyyditsemismatkat. Työmatkoja sen sijaan oli pienempi osuus kuin kaikista automatkoista.



Eri pituisten matkojen jakautuminen kulkutavoittain.

Eniten vaihtoehtoja löytyi lyhyille automatkoille



Automatkojen tarkoitukset pituusluokittain.

Tutkimuksessa vastaajalta kysyttiin vaihtoehtoista pääkulkutapaa tehdylle matkalle. Kaikista kuljettajana tehdyistä henkilöautomatkoista 24 prosentille ja matkustajana tehdyistä matkoista 33 prosentille olisi vastaajan mukaan ollut vaihtoehtoinen kulkutapa. Mahdollisuus muun kulkutavan käyttöön vaihteli voimakkaasti matkan pituuden, matkan tarkoituksen ja asuinpaikan mukaan.

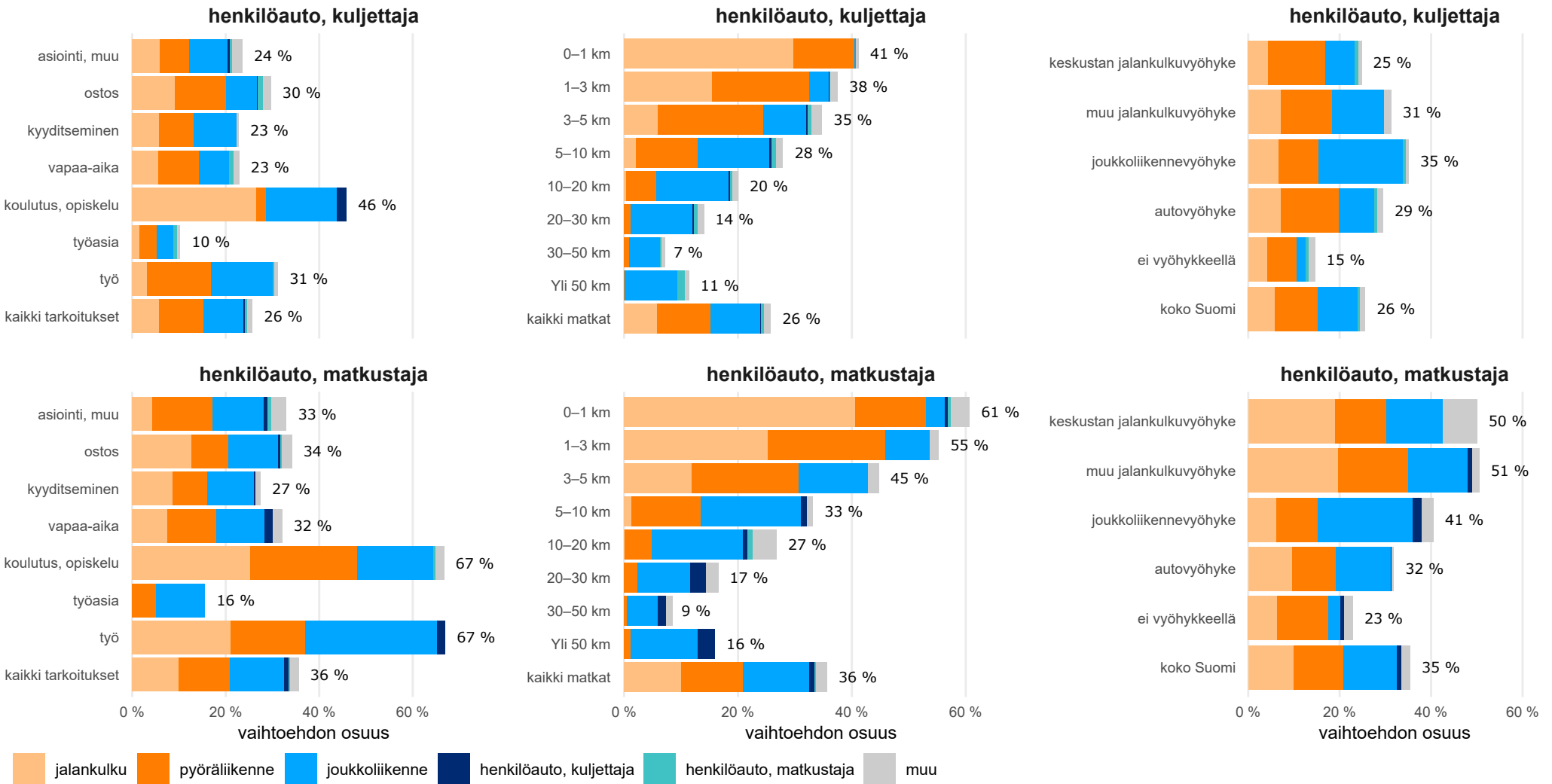
Lyhyistä alle viiden kilometrin mittaisista automatkoista 39 % olisi ollut korvattavissa kävelen, pyöräliikenteellä tai joukkoliikenteellä. Vastaava luku kuljettajana tehdyistä henkilöautomatkoista oli 35 % ja matkustajana tehdyistä matkoista 50 %. Mahdollisuus korvata henkilöautomatkoja muilla kulkumuodoilla laski merkittävästi matkan pituuden kasvaessa, koska tällöin kävely ja pyöräliikenne eivät enää olleet potentiaalisia vaihtoehtoja.

Työ-, koulu- ja opiskelumatkoilla mahdollisuus käyttää muuta kulkumuotoa korostui erityisesti henkilöautolla matkustajana tehdyissä matkoissa, joista 67 % olisi ollut korvattavissa kestäväillä kulkumuodoilla. Myös henkilöautolla kuljettajana tehdyistä matkoista keskimääräistä suurempi potentiaali kestävien kulkumuotojen käyttämiseen oli työmatkoilla (31 %) ja koulu- ja opiskelumatkoilla (46 %). Työasiamatkat sekä kuljettajana että matkustajana olivat huonoimmin korvattavissa muilla kulkumuodoilla.

Ihmisten halukkuuteen tai mahdollisuuteen käyttää henkilöauton sijaan muuta kulkumuotoa vaihtutti kaupunkiseuduilla asuinpaikkaa enemmän matkan pituus ja tarkoitus. Asuinpaikalla oli suurin vaikutus vyöhykkeen ulkopuolella asuvien ja vyöhykkeillä asuvien kesken.

Yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeillä mahdollisuus vaihtaa henkilöautolla kuljettajana tehty matka kestäviin kulkumuotoihin vaihteli 25–35 %. Parhaat mahdollisuudet vaihtoehtoiselle kulkutavalle oli joukkoliikennevyöhykkeellä, jossa joukkoliikenne olisi ollut vaihtoehtona 18 prosentille henkilöautolla kuljettajana tehdyille matkoille. Yhdyskuntarakenteen ulkopuolella asuvien mahdollisuus käyttää kestäviä kulkumuotoja henkilöauton sijaan oli selvästi keskimääräistä alhaisempi (15 %).

Henkilöautolla matkustajana tehdyissä matkoissa asuinpaikan vaikutus vaihtoehtoisen kulkutavan löytymiseen oli suurempi. Keskustan jalankulkuvyöhykkeellä ja muilla jalankulkuvyöhykkeillä henkilöautomatkoille löytyi keskimääräistä enemmän kestäviä vaihtoehtoja.

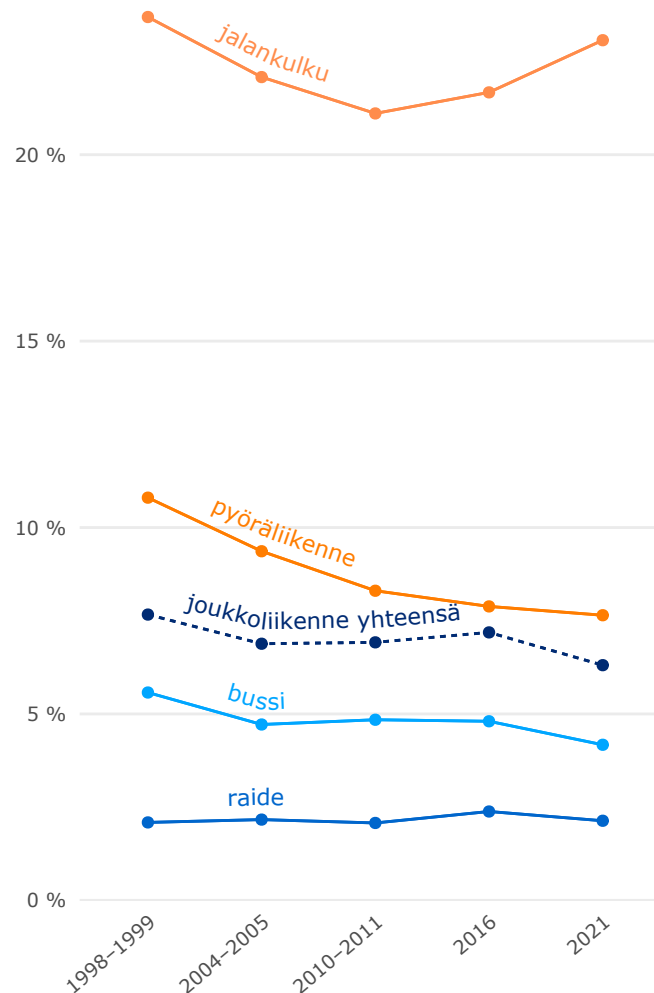


Henkilöautolla matkustajana ja kuljettajan tehtyjen matkojen vaihtoehtoiset kulkutavat matkan tarkoituksen, matkan pituuden ja yhdyskuntarakenteen vyöhykkeen mukaan.

Kestävien kulkutapojen osuus ei ole kasvanut

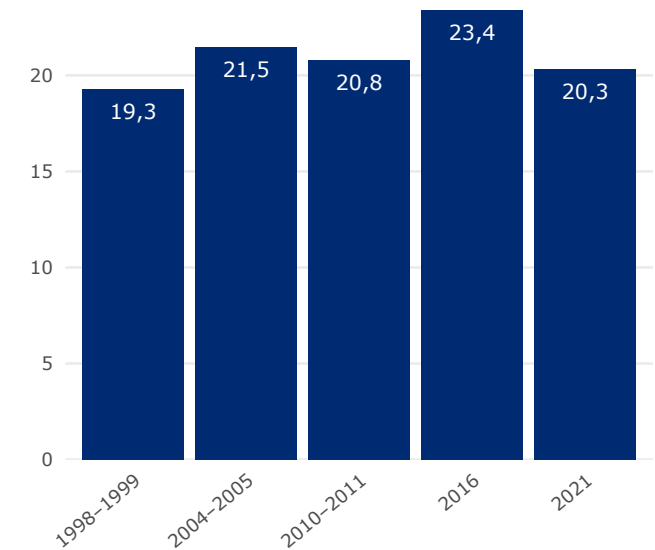
Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan kestävien kulkutapojen osuutta halutaan kasvattaa. Kestävien kulkutapojen osuus kaikista matkoista vuonna 2021 oli 37 %. Osuus ei ole viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana kasvanut. Joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen osuudet matkoista ovat tasaisesti hieman laskeneet. Koronapandemia vaikutti vuonna 2021 bussiliikenteen kulkumuoto-osuuden vähentymiseen. Jalankulkumatkojen osuus on hieman noussut vuodesta 2010 lähtien.

Suomi on sitoutunut vuoden 2016 energia- ja ilmastostrategiassa ja vuoden 2019 hallitusohjelmassa vähentämään kotimaan liikenteen päästöjä vuoden 2005 tasosta vähintään 50 % vuoteen 2030 mennessä. Tämän tavoitteen lisäksi on asetettu tarkempi tavoite, jonka mukaan henkilöautojen ajoneuvokilometrit eivät enää vuosina 2020–2045 kasva verrattuna vuoteen 2019. Henkilöautolla kuljettajana ajettu matkasuorite on tämän seuraamiseen hyvä mittari. Vuonna 2016 henkilöautolla kuljettajana ajettiin 23,4 km/hlö/vrk, ja vuonna 2021 vastaava määrä oli 20,3 km/hlö/vrk. Henkilöautoilun suorite on vähentynyt vain 13 % siitä huolimatta, että kokonaismatkaluku pieneni koronapandemian vuoksi 17 %.



Kestävien kulkumuotojen osuus yhteensä:
42 % 38 % 36 % 36 % 37 %

Kestävien kulkumuotojen osuus matkoista vuosina 1998–2021.



Henkilöautolla kuljettajana ajettu matkasuorite vuosina 1998–2021.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus HLT kuvaa suomalaisten liikkumista ja liikkumisen taustoja sekä henkilöliikennematkojen väestöryhmittäistä, alueellista ja ajallista vaihtelua. Tutkimuksen on teettänyt Traficom. Vuonna 2021 tutkimukseen osallistui useita seutuja omilla lisäotoksillaan.

Vuoden 2021 tutkimus tehtiin ajankohtana, jolloin koronapandemian vuoksi oli asetettu kokoontumis- ja ravintolarajoituksia sekä etätyösuosituksia. Rajoitukset vaikuttivat merkittävästi ihmisten liikkumiseen. Vuoden 2021 tutkimustuloksia tulee tulkita edellä esitetty tausta muistaen. Vuoden 2016 tutkimuksen tulokset antavat vertailupohjaa normaaliaikojen liikkumisesta.

Lisätietoja tutkimuksesta osoitteesta www.hlt.fi