

Suomalainen pyöräili keskimäärin 247 km vuodessa

Suomalainen teki pyörällä keskimäärin 64 matkaa vuoden 2021 aikana ja pyöräili näillä matkoillaan keskimäärin 247 km. Pyörämatkojen määrä on vähentynyt vuodesta 2016, jolloin matkoja tehtiin vuodessa 78. Myös pyöräilyosuuden määrä on vähentynyt vuodesta 2016, jolloin vuoden pyöräilyosuute henkeä kohden oli 259 km.

Vuonna 2021 pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli 7,6 %, mikä on lähes sama kuin vuonna 2016. Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden pysyminen lähes samalla tasolla matkaluvun vähentymisestä huolimatta johtuu siitä, että kokonaismatkaluku väheni vuosien 2016 ja 2021 välissä.

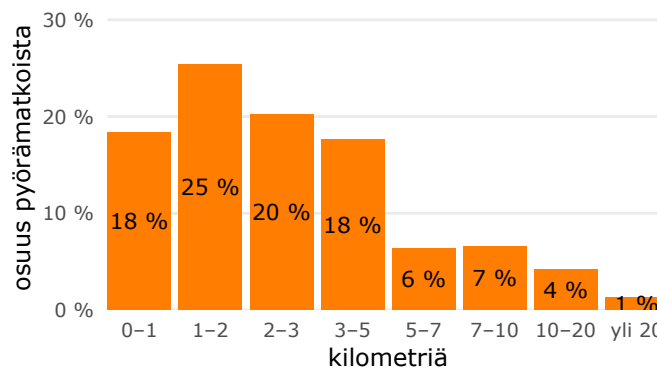
Vuosi	Matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	Kulkutapa- osuus (osuus matkoista)	Matka- suorite (km/hlö/vrk)	Matkan keskipituus (km/matka)
1998-1999	0,31	11 %	0,90	2,9
2004-2005	0,27	9 %	0,81	3,0
2010-2011	0,24	8 %	0,73	3,1
2016	0,22	8 %	0,72	3,3
2021	0,17	8 %	0,68	3,9

Pyöräliikenteen tunnuslukuja vuosina 1998–2021.

Pyörämatkojen pituudet ovat kasvaneet

Pyörämatkan keskipituus vuonna 2021 oli 3,9 km ja pyörämatkojen mediaanipituus 2,5 km. Mediaani oli keskiarvoa selvästi pienempi, koska keskiarvo kasvattivat erityisen pitkät pyörämatkat. Kaikista pyörämatkoista 82 % oli alle viiden kilometrin mittaisia. Pyörämatkojen keskipituus on noussut selvästi vuoteen 2016 verrattuna, jolloin se oli 3,3 km. Vuonna 2016 pyörämatkojen mediaani oli 2,0 km. Matkojen pituudet analysoidaan henkilöliikennetutkimuksessa pääsääntöisesti vastaajan itse ilmoittaman matkan pituuden perusteella.

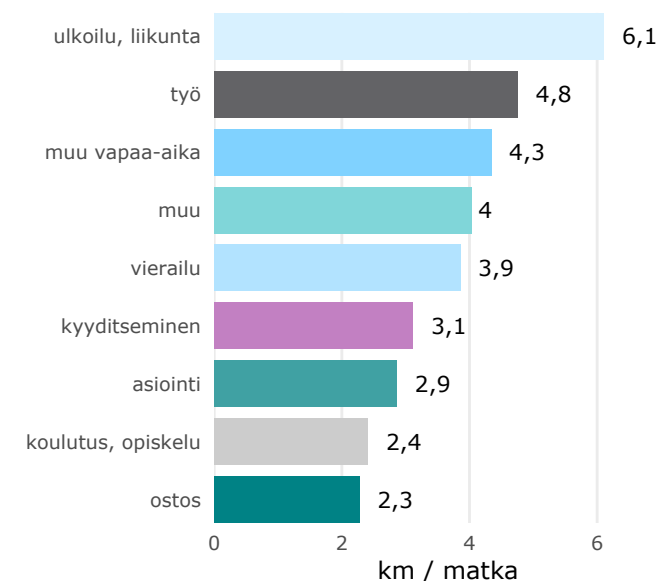
Pyörämatkojen eri pituusluokkien matkojen osuudessa on tapahtunut selviä muutoksia vuoden 2016 jälkeen: Alle kahden kilometrin mittaisten matkojen osuus on vähentynyt ja 3–5 km, 7–10 km ja 10–20 km mittaisten matkojen osuus on vastaavasti noussut.



Pyörämatkojen pituusjakauma.

Pisimpiä olivat ulkoiluun ja liikuntaan liittyvät matkat, joiden keskipituus oli 6,1 km. Työmatkojen keskipituus oli 4,8 km ja koulu- ja opiskelumatkojen 2,4 km. Pituuksissa oli eniten vaihtelua juuri ulkoiluun ja liikuntaan liittyvissä matkoissa. Seuraavaksi eniten vaihtelua oli asiointi- ja työmatkoissa.

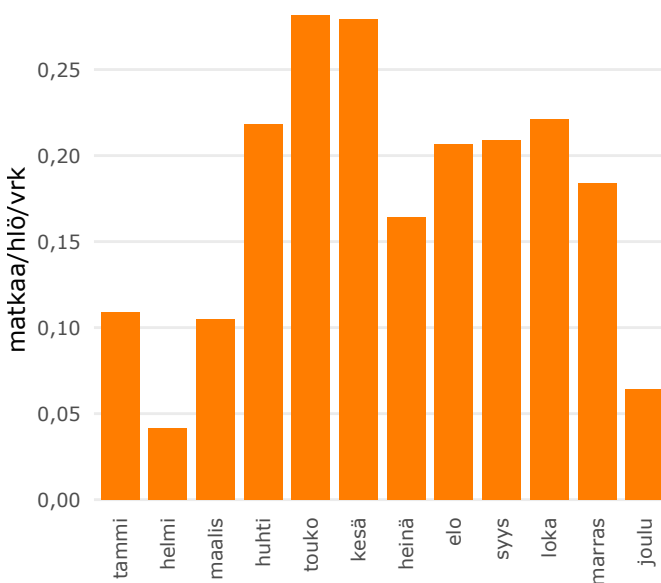
Pyörämatkojen keskipituuksien kasvoivat vuoteen 2016 verrattuna lähes kaikissa matkaryhmissä. Eniten kasvoivat ulkoiluun ja liikuntaan, muuhun vapaa-aikaan, vierailuun, kyyditsemiseen sekä asiointiin liittyneiden matkojen keskipituuksien.



Pyörämatkojen keskipituus ja matkan tarkoitus.

Eniten pyöräiltiin toukokuussa

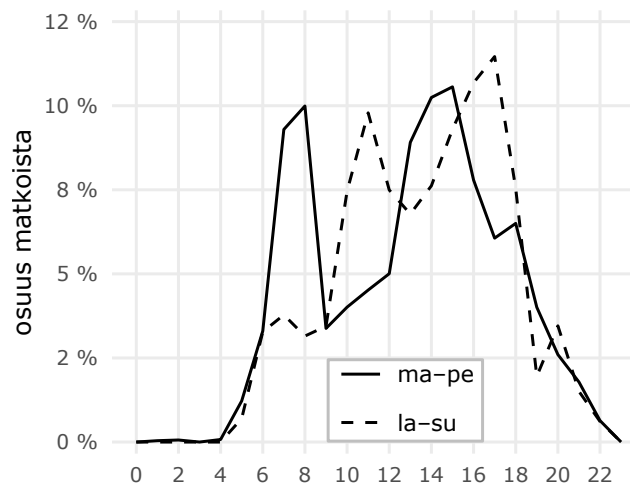
Pyöräliikenteen kausivaihtelu oli suurta: eniten pyöräiltiin toukokuussa ja vähiten helmikuussa. Talven (joulukuusi-helmi) pyörämatkojen määrä oli vain kolmasosan kesän (kesä-elo) määrästä. Vuonna 2021 helmikuu- ja joulukuu olivat normaalia kylmempää, mikä näkyy näiden kuukausien matkaluvuissa. Syksyllä pyöräily jatkui kohtuullisen vilkkaana aina joulukuuhun eli kylmien ja liukkaiden keliin saapumiseen saakka. Keväällä pyöräily alkoi lisääntyä merkittävästi huhtikuussa.



Pyöräliikenteen matkaluku kuukausittain.

Pyöräliikenteen tuntivaihtelu noudatti työpäivän rytmiä

Pyöräliikenteen tuntivaihtelu noudatti arkena hyvin työ- ja koulupäivien rytmiä: aamun huippu sijoittui kello 7–9 välille. Iltaapäivän huippu oli loivempi ja alkoi jo koulujen loppumisaikaan kello 13. Eniten matkoja tehtiin kello 15 ja paljon pyörämatkoja tehtiin vielä illallakin. Viikonloppuisin liikkeelle lähdettiin pari tuntia myöhemmin ja pyörämatkoja tehtiin tasaisemmin koko päivän ajan. Viikonlopun päivän huippu ajoittui kello 17:ään.

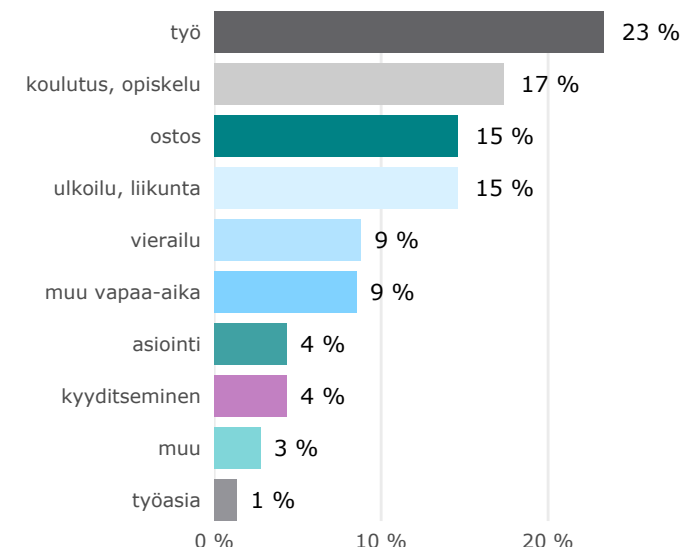


Pyörämatkojen tuntivaihtelu arkena ja viikonloppuna.

Pyörällä tehtiin paljon työmatkoja sekä koulu- ja opiskelumatkoja

Pyörämatkoissa työmatkojen osuus (23 %) on suurempi kuin muiden kestävien kulkutapojen matkoissa (6–19 %) ja samansuuruinen kuin henkilöautolla kuljettajana tehdyissä matkoissa (24 %). Myös koulu- ja opiskelumatkojen tekeminen pyörällä oli muita kulkutapoja yleisempää. Lisäksi pyörällä tehtiin paljon ostosmatkoja ja ulkoiluun ja liikuntaan liittyviä matkoja.

Työmatkojen osuus kaikista pyörämatkoista oli vuonna 2021 selvästi suurempi kuin vuonna 2016. Eniten vuoteen 2016 verrattuna väheni muuhun vapaa-aikaan liittyvien pyörämatkojen osuus.



Pyörämatkojen tarkoitukset.

Pyöräily oli yleisintä keskustojen reunavyöhykkeillä ja alakeskuksissa

Tarkasteltaessa liikkumista eri yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli suurin, 11 %, muulla jalankulkuvyöhykkeellä eli keskustan reunavyöhykkeillä ja alakeskusten keskustoissa. Myös pyöräliikenteen matkaluku (0,25 matkaa/hlö/vrk) oli suurin tällä vyöhykkeellä. Muilla jalankulkuvyöhykkeillä maankäyttö on tiivistä ja etäisyydet eri toimintojen välillä ovat pyöräliikenteen käyttöä tukevia.

Joukkoliikennevyöhykkeellä pyöräliikenteen matkaluku (0,17 matkaa/hlö/vrk) ja kulkutapaosuus (7 %) olivat pienemmät kuin muilla vyöhykkeillä. Erityisesti ero korostui talvella.

Autovyöhykkeellä pyörämatkojen keskipituus (4,6 km) ja pyöräliikenteen matkasuorite (1,0 km/hlö/vrk) oli vyöhykkeistä suurin. Autovyöhykkeellä matkat palveluihin ja töihin ovat pääsääntöisesti tiiviimpiä alueita pidempiä.

Pienin pyöräliikenteen kulkutapaosuus (6 %), matkaluku (0,12 matkaa/hlö/vrk) ja matkasuorite (0,46 km/hlö/vrk) oli vyöhykkeiden ulkopuolella asuvilla. Vyöhykkeiden ulkopuolella matkat palveluihin ja töihin ovat usein pitkiä ja jalankulku- ja pyöräteitä on harvassa.

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

YKR-vyöhyke	Matkan keskipituus (km/matka)	Matkasuorite (km/hlö/vrk)	Matkaluku, koko vuosi (matkaa/hlö/vrk)	Matkaluku, talvi (matkaa/hlö/vrk)	Kulkutapaosuus, koko vuosi (osuus matkoista)	kulkutapaosuus, talvi (osuus matkoista)
Keskustan jalankulkuvyöhyke	2,6	0,43	0,16	0,08	7 %	4 %
Muu jalankulkuvyöhyke	3,1	0,76	0,25	0,14	11 %	6 %
Joukkoliikennevyöhyke	4,3	0,71	0,17	0,02	7 %	1 %
Autovyöhyke	4,6	0,96	0,21	0,12	9 %	5 %
Ei vyöhykkeellä	3,9	0,46	0,12	0,05	6 %	2 %
Koko Suomi	3,9	0,68	0,17	0,07	8 %	3 %

Pyörämatkojen tunnuslukuja yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä.

Pyörän käytössä oli merkittäviä eroja suurimpien kaupunkien välillä

Pyöräliikenteen matkaluku, kulkutapaosuus ja niiden vaihtelu eri vuodenaikoina vaihtelivat merkittävästi Suomen kaupungeissa. Suurimmista kaupungeista eniten pyöräiltiin Oulussa, jossa pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli 18 % ja matkaluku 0,45. Oulussa pyöräiltiin siis lähes kolminkertainen määrä kuin Suomessa keskimäärin. Oulussa pyöräliikenteen kulkutapaosuus talvella oli 9 %, mikä sekin on enemmän kuin koko vuoden pyöräliikenteen kulkutapaosuus Suomessa.

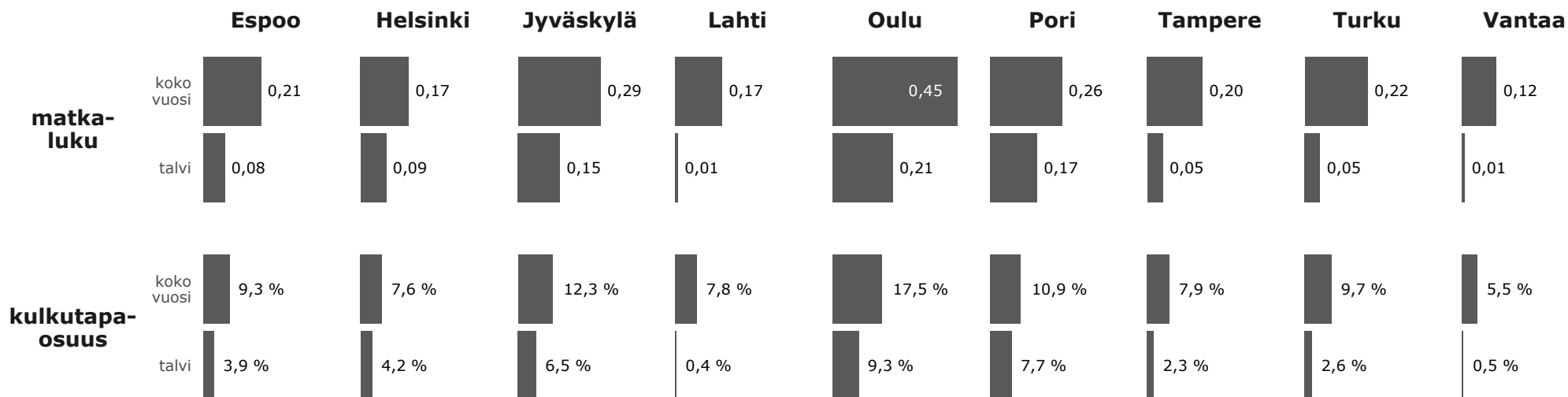
Pyöräliikenne osana matkaketjua

Valtakunnallisesti tarkasteltuna pyöräliikenne oli yleisintä itsenäisenä kulkutapana. Liityntämatkoja eli matkoja, joissa pyörämatka oli yhdistetty muulla pääkulkutavalla tehtyyn matkaan, oli varsin vähän, 0,3 % kaikista matkoista. Pyörämatkojen lukumäärään tämä kuitenkin tuo 3 %:n lisän ja kokonaisuoritteeseen 4 %:n lisän.

Liityntämatkat pyörällä olivat muita pyörämatkoja lyhyempiä, keskimäärin 2,9 km. Pituus on hieman lyhentynyt vuodesta 2016, jolloin liityntämatkojen keskipituus oli 3,0 km. Ero ei ole tilastollisesti merkitsevä.

Joukkoliikennematkoista 3,4 % oli matkoja, joilla oli myös pyöräily. Vuonna 2016 vastaava osuus oli 1,5 %.

Kaupunkipyörien ja potkulautojen havaintomäärät aineistossa jäivät niin pieneksi (yhteensä alle 40 havaintoa), että näistä matkoista ei voitu tehdä tilastollisesti luotettavaa analyysiä.

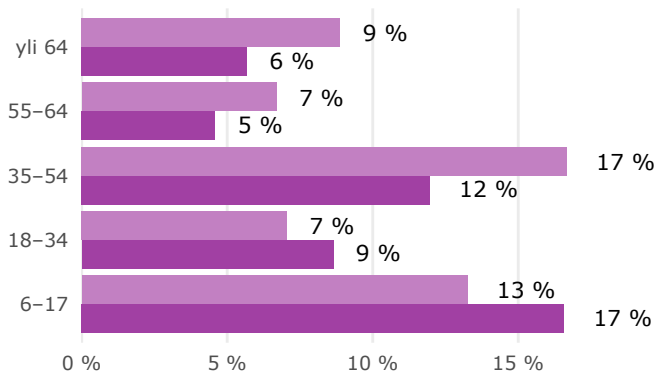


Muutamien suurimpien kaupunkien pyöräliikenteen tunnuslukuja niiltä osin kun havaintomäärä riittää tunnuslukujen laskemiseen.

Naiset pyöräilivät miehiä enemmän, mutta lyhyempiä matkoja

Naiset tekivät 52 % kaikista pyöräliikennematkoista. Naisten suurempi osuus korostui erityisesti työikäisissä aikuisissa ja vanhemmissa ikäluokissa. Miesten pyörämatkojen keskipituus oli 4,3 km ja naisten 3,5. Miesten pyörämatkojen keskipituus oli naisten tekemiä matkoja pidempi kaikissa ikäluokissa. Erityisen suuri ero oli työikäisten aikuisten ja sitä vanhempien ikäluokissa.

Pyörämatkojen mediaani miesten (2,5 km) ja naisten (2,5 km) osalta oli sama. Ero pyörämatkojen keskipituudessa johtui pääasiassa siitä, että miehet tekivät naisia enemmän pidempiä 6–10 km pyörämatkoja. Naiset pyöräilivät miehiä enemmän kymmen kilometrin mittaisiin matkoihin saakka.



Ikä- ja sukupuolijakauma, osuus pyörämatkoista (yhteensä 100 %)

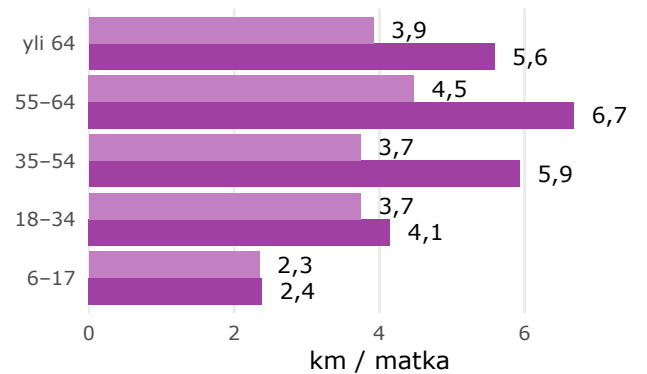
■ miehet ■ naiset

Pyörämatkojen pituudet iän ja sukupuolen mukaan.

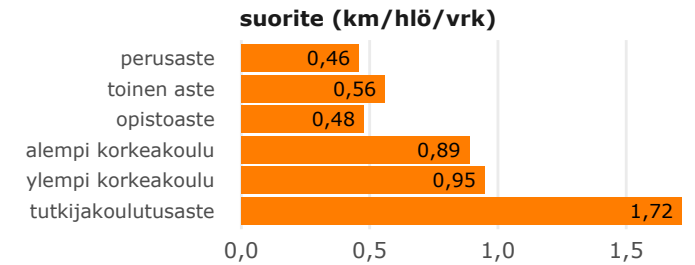
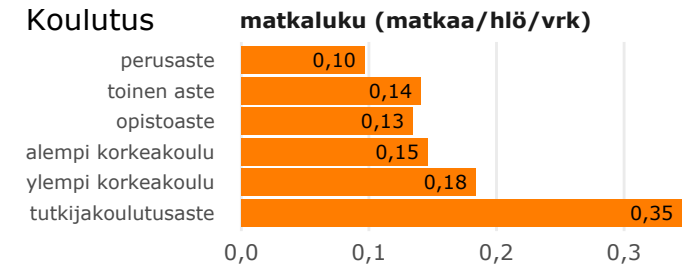
Pyörää käyttivät kaikentaustaiset suomalaiset

Pyörää käyttivät monet suomalaiset riippumatta koulutustaustasta tai tulotasosta. Sekä pyöräliikenteen matkaluku että matkasuorite olivat hieman suuremmat, mitä korkeampi koulutus henkilöllä oli.

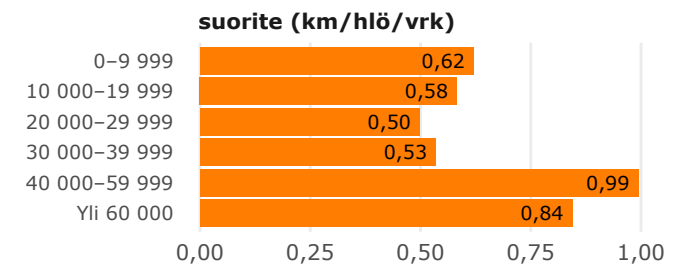
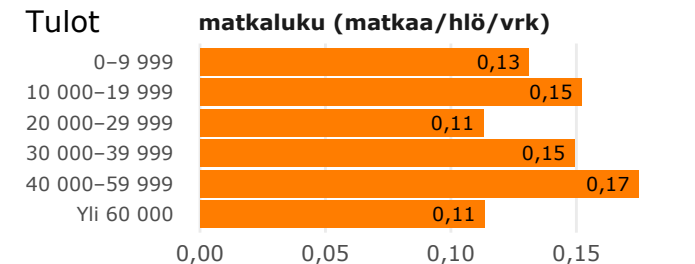
Tulotaso ei suoraan vaikuttanut pyörän käyttöön: pyörää käytettiin tasaisesti kaikissa tuloluokissa. Korkeimmissa tuloluokissa pyöräliikenteen matkasuorite oli suurempi kuin muissa tuloluokissa. Koulutus- ja tulotasoanalyysissä ovat mukana vain täysi-ikäiset.



Koulutus



Tulot



Pyörämatkat ja pyöräilyosuus koulutuksen ja tulotason mukaan.