

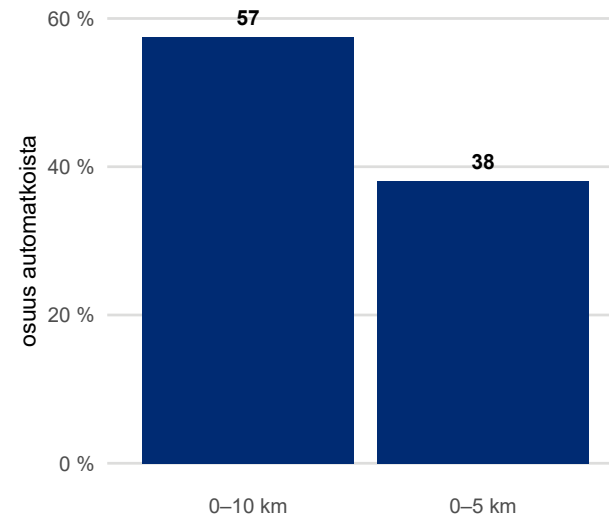
Suomessa tehtiin paljon pituudeltaan pyörämatkaksi sopivia automatkoja

Suomessa tehtiin paljon lyhyitä matkoja. Esimerkiksi kaikista vuonna 2021 tehdyistä matkoista 54 % oli alle viiden kilometrin mittaisia ja 71 % alle 10 kilometrin mittaisia.

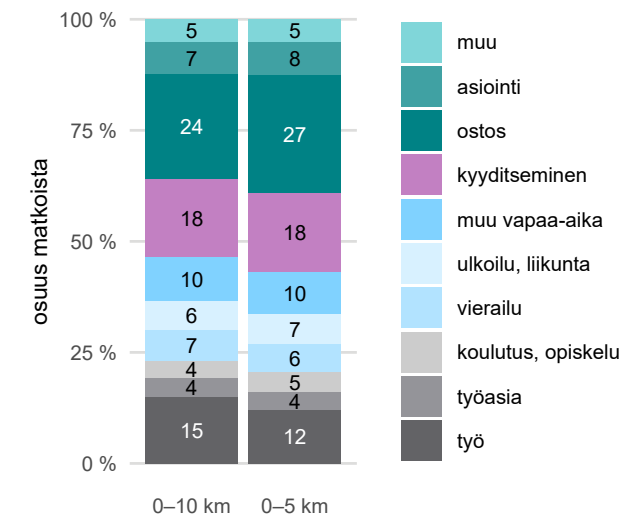
Lyhyistäkin matkoista suuri osa tehtiin henkilöautolla. Alle viiden kilometrin matkoista 42 % tehtiin henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana, mikä tarkoittaa 2,7 miljoonaa päivittäistä henkilöautomatkaa. Tämä on 38 % kaikista automatkoista. Alle 10 kilometrin matkoista automatkoja oli 49 %, mikä tarkoittaa 4,1 miljoonaa päivittäistä automatkaa.

Lyhyissä matkoissa on merkittävää siirtymäpotentiaalia pyöräilyyn. Pyörämatkan keskipituus vuonna 2021 oli 3,9 km ja pyörämatkojen mediaanipituus 2,5 km. Kaikista pyörämatkoista 82 % oli alle viiden kilometrin mittaisia ja 95 % alle 10 kilometrin mittaisia. Pyörämatkojen keskipituus on noussut vuodesta 2016 ja todennäköisesti nousee edelleen sähköpyörien yleistyttyä. Potentiaalia pyöräliikenteen lisäämiseen on erityisesti alle viiden kilometrin matkoilla, mutta merkittävästi myös alle 10 kilometrin matkoilla.

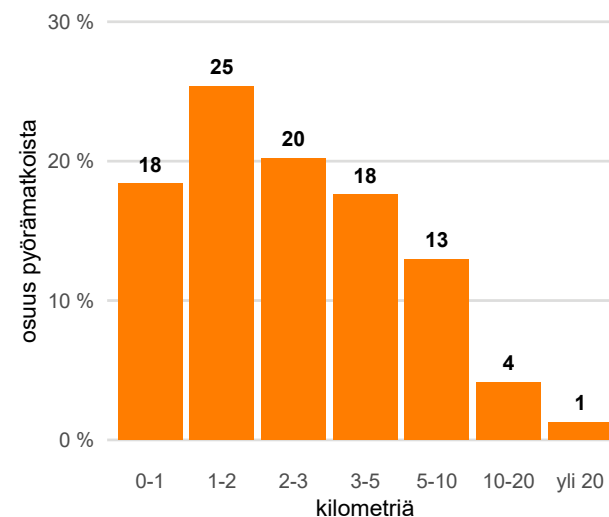
Lyhyet automatkat olivat useimmiten ostosmatkoja, työmatkoja, kyyditsemismatkoja tai vapaa-ajan matkoja. Pyörän käyttö oli yleisintä työmatkoilla, ostosmatkoilla, koulu- ja opiskelumatkoilla sekä ulkoilu- ja liikuntatarkoituksessa.



Lyhyiden automatkojen osuus automatkoista.



Lyhyiden automatkojen tarkoitus.



Pyörämatkojen pituusjakauma.

Lyhyitä automatkoja tutkittiin faktakorttia tehdessä kolmella eri tavalla, koska henkilöliikennetutkimuksen matkan määritelmä pilkkoo osan sellaisista henkilöautoilla tehdyistä matkoista, jotka arki-kokemuksessa koetaan yhdeksi matkaksi. Tällaisia ovat esimerkiksi kyyditsemis- tai saattamismatkat ja kauppamatkat työmatkojen yhteydessä. Asiaa tutkittiin henkilöliikennetutkimuksen tavanomaisella määritelmällä, poistamalla aineistosta lyhyet matkat lyhyen kiertomatkan sisällä sekä yhdistämällä lyhyet matkat yhdeksi kiertomatkaksi.

Tulokset olivat kaikilla laskentatavoilla saman suuntaiset ja samaa suuruusluokkaa. Tämä johtuu siitä, että kiertomatkoissa on keskimäärin noin kaksi matkaa eli matka määränpään ja takaisin. Tässä faktakortissa esitettävät tulokset on laskettu henkilöliikennetutkimuksen matkan määritelmän mukaisesti.

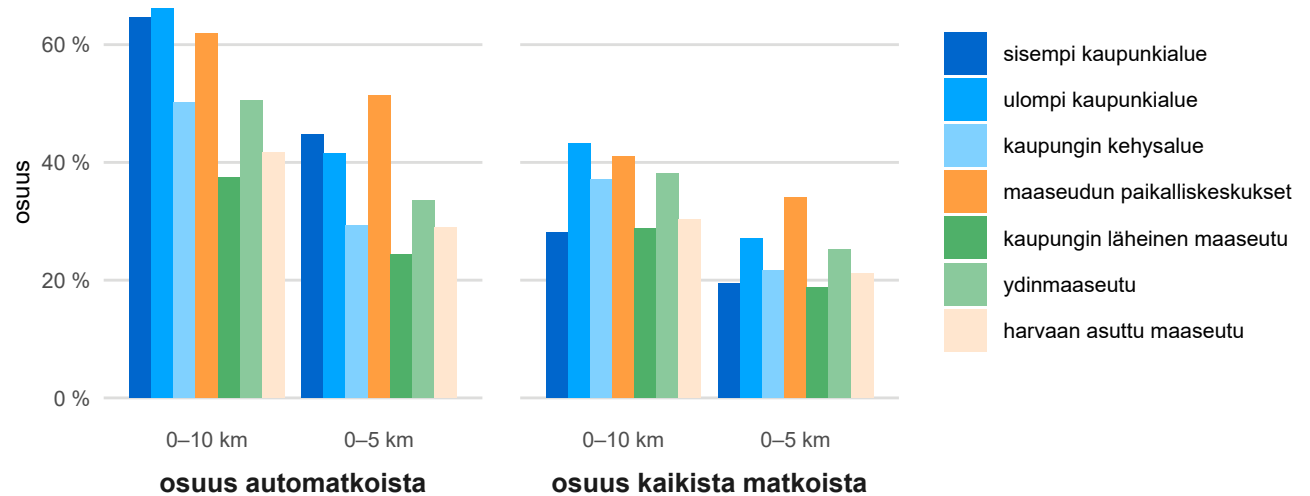
Suurin potentiaali uusille pyörämatkoille oli tiiviimmissä ympäristöissä

Pyöräily oli vuonna 2021 yleisintä maaseudun paikalliskesköksissä (kulkutapaosuus 10 %), sisemmillä kaupunkialueilla (9 %) ja ulommilla kaupunkialueilla (7 %).

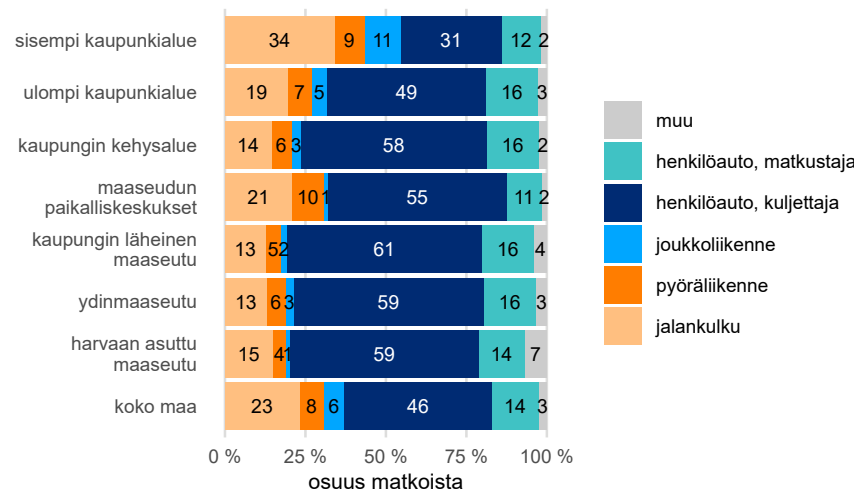
Samoilla vyöhykkeillä tehtiin myös eniten lyhyitä automattoja: Sisemällä ja ulommalla kaupunkialueella lyhyiden automattojen osuus kaikista automattoista oli 0–5 km matkoilla 41–45 % ja 0–10 km matkoilla 65–66 %. Vaikka maaseudun paikalliskesköksissä henkilöauton kulkutapaosuus oli kaupunkialueita suurempi, oli lyhyiden automattojen osuus automattoista silti kaupunkialueiden tasolla: 0–5 km matkoilla 51 % ja 0–10 km matkoilla 62 %.

Kun lyhyitä automattoja verrataan kaikkiin matkoihin, huomataan sisemmän kaupunkialueen lyhyiden automattojen osuuden olleen pienempi kuin ulommalla kaupunkialueella ja maaseudun paikalliskesköksissä. Tämä selittyy sisemmän kaupunkialueen selvästi pienemmällä henkilöauton kulkutapaosuudella. Ulommilla kaupunkialueilla ja maaseudun paikalliskesköksissä lyhyiden automattojen osuus oli suuri myös suhteessa kaikkiin matkoihin.

Kun otetaan huomioon lyhyiden automattojen matkaluku ja alueille sijoittuvan väestön määrä, oli suurin potentiaali uusille pyörämatkoille sisemällä ja ulommalla kaupunkialueella. Näillä alueilla tehtiin päivittäin yhteensä 1,7 miljoonaa alle viiden kilometrin matkaa ja 2,6 miljoonaa alle 10 kilometrin matkaa.



Lyhyiden automattojen osuudet automattoista ja kaikista matkoista kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaan.



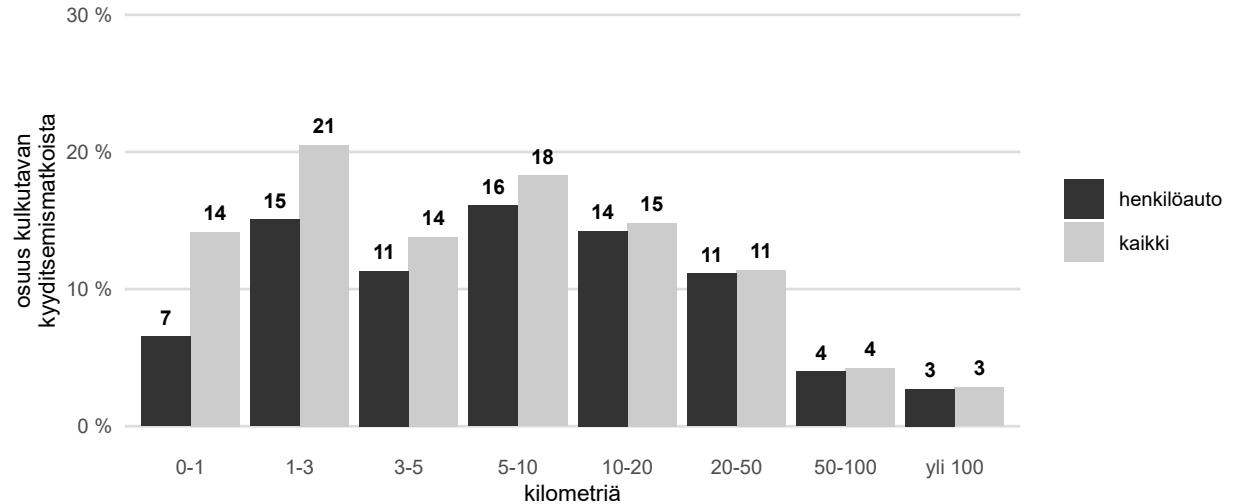
Kuljetapajakauma kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaan.

Kaupunki-maaseutuluokitus on Suomen ympäristökeskuksen laatima alueuokitus koko Suomelle. Luokitus kuvastaa karkeasti alueen kaupunkimaisuutta. Sen avulla voidaan kuvata liikkumisen alueellisia eroja paremmin kuin esimerkiksi kuntarajoihin perustuvalla luokituksella. Analyysissä vastaajat on jaettu seitsemään alueuokkaan kotiosoitteen perusteella.

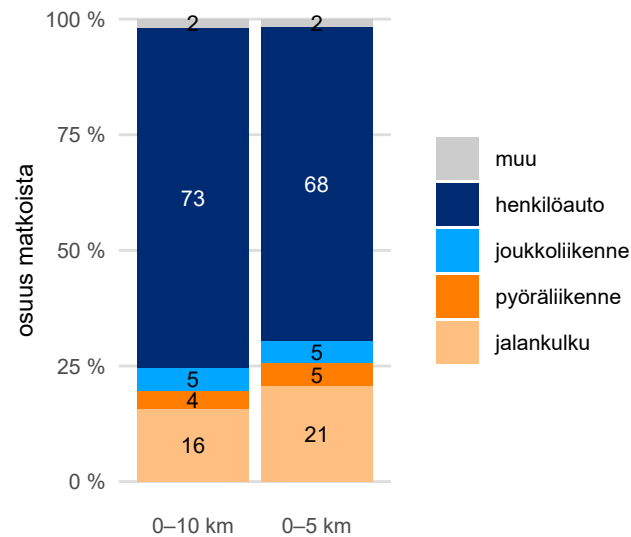
Kyyditsemismatkat olivat lyhyitä ja niitä tehtiin paljon autolla

Noin puolet kaikista kyyditsemismatkoista oli 0–5 kilometrin pituisia ja lähes 70 % alle 10 kilometrin pituisia. Autolla tehdyistä kyyditsemismatkoista noin puolet oli pituudeltaan 0–10 km. Alle viiden kilometrin kyyditsemismatkoista 68 % tehtiin autolla ja alle 10 kilometrin kyyditsemismatkoista 73 %.

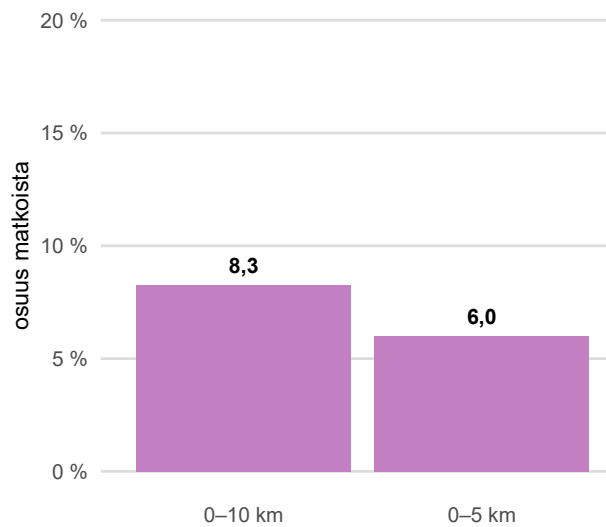
Alle viiden kilometrin kyyditsemismatkojen osuus kaikista matkoista oli 6 %. Alle viiden kilometrin autolla tehtyjen kyyditsemismatkojen osuus automaatoista oli 7 %. Tämä tarkoittaa noin 480 000 päivittäistä lyhyttä autolla tehtyä kyyditsemismatkaa. Alle 10 kilometrin kyyditsemismatkoja tehtiin päivittäin autolla 720 000.



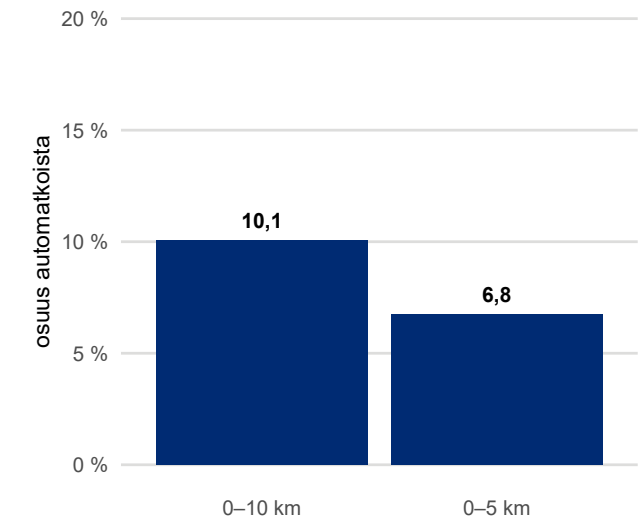
Kyyditsemismatkojen pituusjakauma.



Lyhyiden kyyditsemismatkojen kulkutapaosuus.



Lyhyiden kyyditsemismatkojen osuus kaikista matkoista.



Lyhyiden autolla tehtyjen kyyditsemismatkojen osuus kaikista automaatoista.

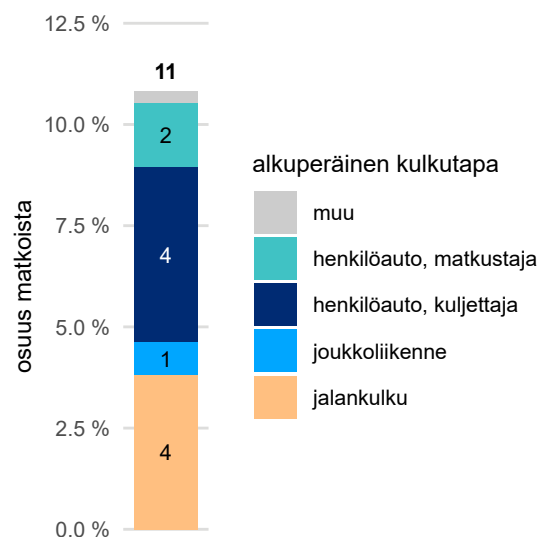
Pyöräliikenteen kulkutapaosuus voisi lähes kaksinkertaistua

Henkilöliikennetutkimuksessa vastaajilta kysyttiin vaihtoehtoista kulkutapaa jokaiselle tehdyille matkalle. Kaikista matkoista noin kolmasosalle tunnistettiin vaihtoehtoinen kulkutapa. Pyörän käyttö tunnistettiin vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi 11 % kaikista matkoista. Näistä matkoista yli puolet muodostui automatkoista.

Matkoista, joissa pyörä tunnistettiin vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi, 75 % oli pituudeltaan 0–5 km. Autolla tehdyistä matkoista, joissa pyörä oli vaihtoehtoinen kulkutapa, 66 % oli alle viiden kilometrin pituisia. Pyöräilyn suosio vaihtoehtoisena kulkutapana automatkoille laski selvästi kun automatkan pituus ylitti 10 kilometriä.

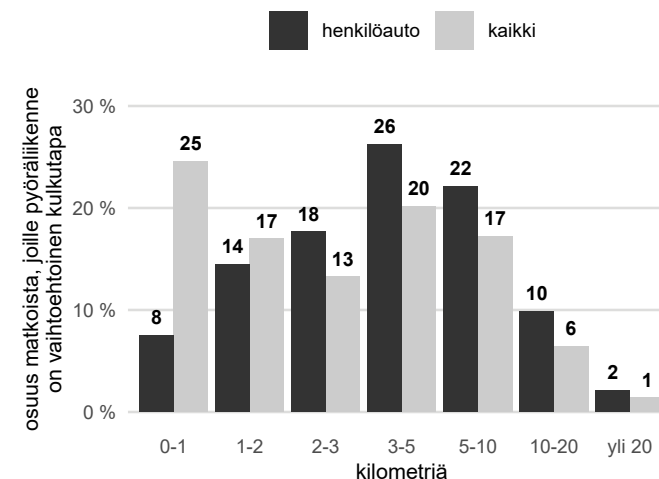
Alle viiden kilometrin automatkoista 17 % oli sellaisia, joissa pyöräliikenne oli tunnistettu vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi. Tämä tarkoittaisi 460 000 uutta päivittäistä potentiaalista pyörämatkaa. Alle 10 kilometrin automatkoista vaihtoehtoiseksi tunnistettuja pyörämatkoja oli päivittäin 620 000.

Pyöräliikenteen kulkutapaosuus oli 8 % vuonna 2021. Jos kaikki automatkoilla pyöräliikenteen vaihtoehdoksi tunnistaneet käyttäisivät auton sijasta pyörää, pyöräliikenteen kulkutapaosuus lähes kaksinkertaistuisi: kulkutapaosuus nousisi 14 prosenttiin.

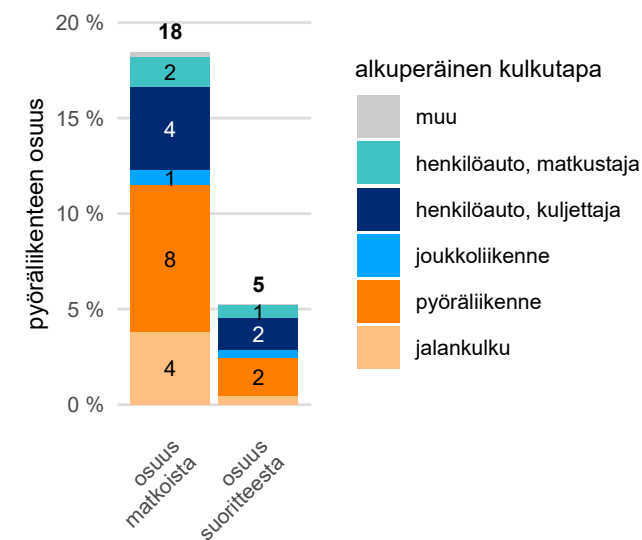


Osuus matkoista, joissa pyöräliikenne on vaihtoehtoinen kulkutapa.

Jos vastaaja oli itse tunnistanut pyöräliikenteen vaihtoehtoiseksi kulkutavaksi, voidaan matkaa pitää selvästi osana pyöräliikenteen potentiaalia. Tarkastelu ei kuitenkaan tavoita kaikkea pyöräliikenteen potentiaalia, koska vaihtoehtoisia kulkutapoja sai tutkimuksessa valita vain yhden eikä tarkastelu ota huomioon käyttäytymisen muutosten dynaamisia vaikutuksia.



Matkojen pituusjakauma ja pyöräliikenne vaihtoehtoisena kulkutapana.



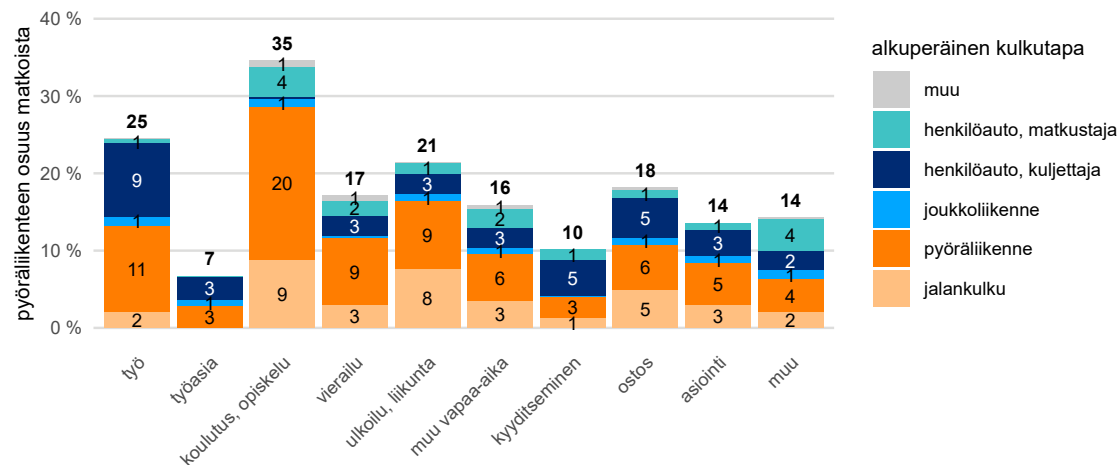
Pyöräliikenteen kulkutapaosuus, jos vaihtoehtoiset matkat olisi tehty pyörällä.

Eniten siirtymäpotentiaalia oli työmatkoissa

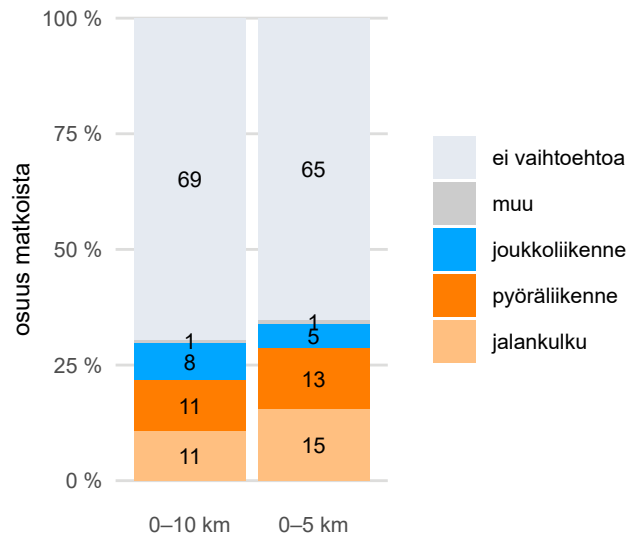
Suurin potentiaali siirtymiseen automatkoiista pyörämatkoihin oli vastausten perusteella työmatkoilla, ostosmatkoilla ja kyyditsemismatkoilla. Analyysissä on otettu huomioon kaiken pituiset matkat. Eniten siirtymäpotentiaalia oli työmatkoissa, joissa pyöräliikenteen kulkutapaosuus nousisi 11 prosentista 21 prosenttiin siirtymänä autoliikenteestä.

Ostosmatkoilla potentiaali siirtymään autoliikenteestä pyöräliikenteeseen olisi kuudesta prosentista 12 prosenttiin ja se voisi olla selvästi suurempi, jos ostoskäyttäytyminen muuttuisi lyhyempiä matkoja suosivaksi. Koulutukseen ja liikuntaan liittyvissä matkoissa potentiaali oli enimmäkseen siirtymää jalankulusta, mikä ei kokonaisvaikutusten kannalta ole tavoiteltavaa.

Kyyditsemismatkoilla vaihtoehtoinen kulkutapa oli tunnistettu kolmasosassa matkoista, mikä on yhtä suuri osuus kuin vaihtoehtoisten kulkutapojen määrä kaikista matkoista yleensäkin. Kyyditsemismatkoilla pyöräliikenteen kulkutapa voisi kasvaa kolmesta prosentista yhdeksään prosenttiin siirtymänä autoliikenteestä.



Pyöräliikenteen kulkutapaosuus matkan tarkoituksen mukaan, jos vaihtoehtoiset matkat olisi tehty pyörällä.



Lyhyiden autolla tehtyjen kyyditsemismatkojen vaihtoehtoinen kulkutapa.

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 lisätöksillään.

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.

Pyöräliikennematkoista on kerrottu enemmän faktakortissa Pyöräliikenne. Lisätietoja tutkimuksesta osoitteesta www.hlt.fi.