

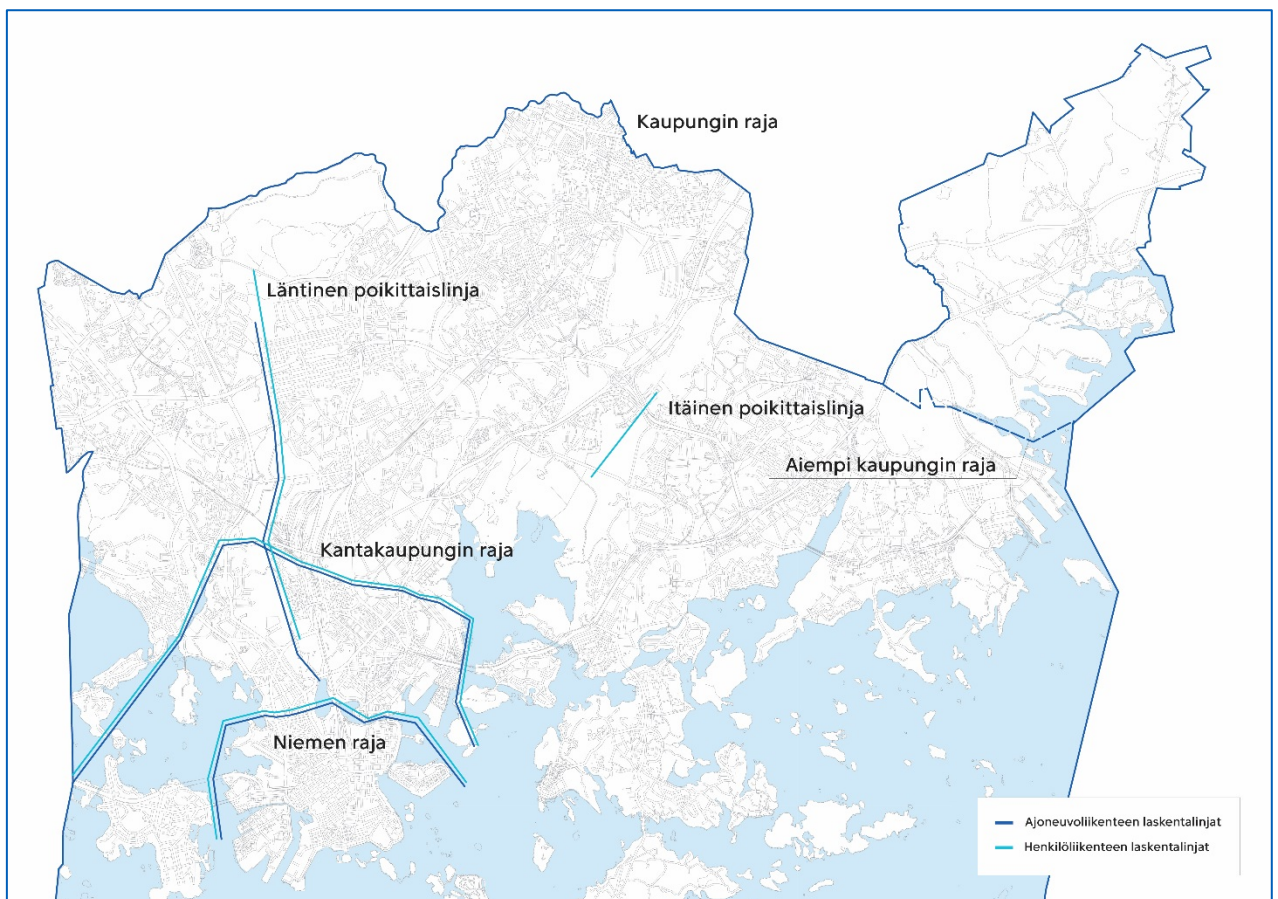
Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2016

Liikenteen seuranta ja tutkimus

Helsingissä mitataan säännöllisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, joukkoliikennematkustajien ja auto-liikenteen määriä. Säännöllisen seurannan avulla saadaan tietoa liikenteen kehityksestä kulkutavoittain ja kulkutapaosuuksien muutoksista. Liikennetutkimustietoja käytetään liikenteen ja maankäytön suunnittelun sekä päätöksenteon tukena. Liikennetutkimuksilla pyritään vastaamaan myös Helsingin asukkaiden ja yritysten tietotarpeisiin. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman keskeisenä tavoitteena on ohjata uuden maankäytön synnyttämä liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin. Liikenteen määrätietoja tarvitaan tavoitteen toteutumisen seurannassa.

Liikenteen määrätietojen lisäksi vuonna 2016 tutkittiin helsinkiläisten liikkumistottumuksia (liikkumistottumistutkimus), selvitettiin mielipiteitä liikennejärjestelmän toimivuudesta (liikennebarometri) ja mielipiteitä pyöräilyolosuhteista (pyöräilybarometri). Näistä tutkimuksista on julkaistu erilliset raportit. Tähän esitteeseen on koottu tärkeimmät vuoden 2016 liikennemääriä koskevat tunnusluvut ja vertailtu niitä aikaisempien vuosien tuloksiin. Myöhemmin vuonna 2017 julkaistaan erillinen Liikenteen kehitys Helsingissä 2016 -raportti, jossa tuloksia analysoidaan laajemmin.



Liikenteen kehityksen seurannassa käytettävät laskentalinjat

Raideliikenteen matkustajamäärät kasvoivat niemen rajalla

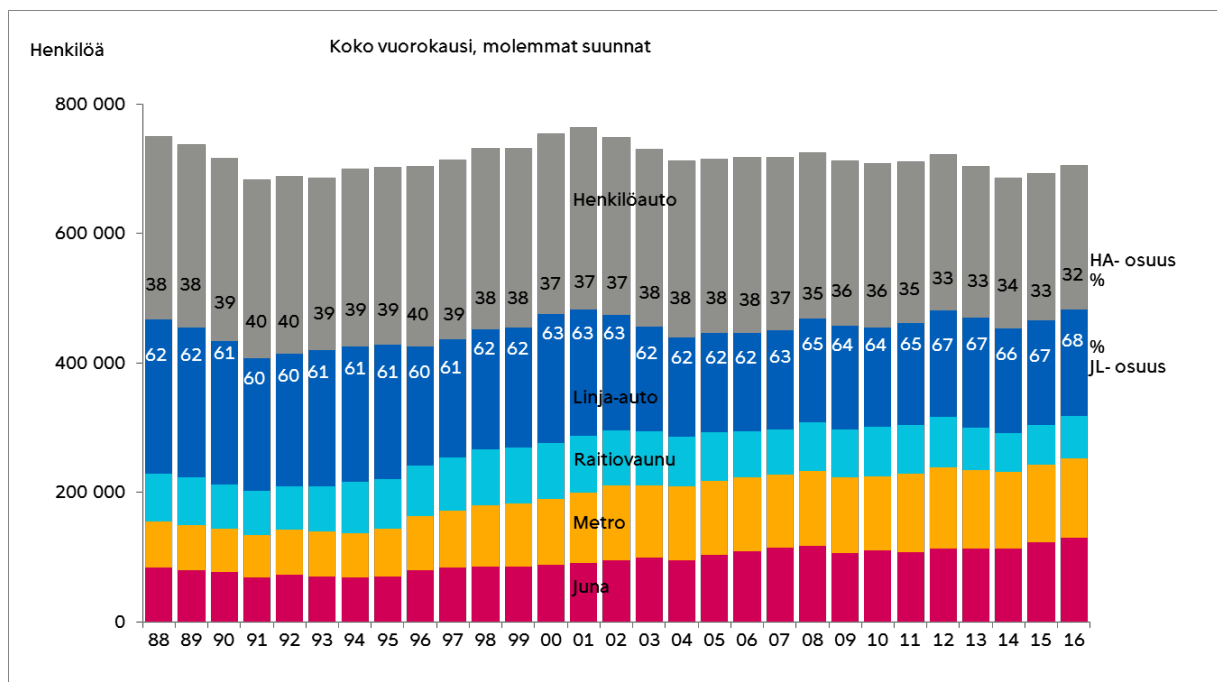
Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien 706 000 henkilöä, mikä on 2,0 % enemmän kuin vuonna 2015. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 3,4 % (15 800 henkilöä) ja henkilöautoissa matkustavien määrä väheni prosenttin (2 250 henkilöä). Joukkoliikenteen osuus oli 68,3 % ja sen osuus kasvoi prosenttiyksikön vuodesta 2015.

Helsingin sisäisen bussi- ja raitiovaunuliikenteen vuoden 2015 matkustajamäärätiedoissa oli virhe, mikä korjattiin, ja tämä vaikutti myös joukkoliikenteen osuuteen. Vuonna 2015 joukkoliikenteen kuljetusosuus niemen rajalla oli 67,4 %.

Helsingin sisäisen bussiliikenteen matkustajamäärä pieneni puoliprosenttia vuodesta 2015. Raitiovaunujen matkustajamäärä kasvoi 5,5 % ja metron matkustajamäärä 3,4 %. Lähiliikenteen junien matkustajamäärä kasvoi 5,5 % ja kaukojunien matkustajamäärä 5,0 % vuodesta 2015. Seutu-, kauko- ja tilausliikenteen bussien matkustajat laskettiin syksyllä 2016, edellisen kerran ne laskettiin vuonna 2014. Seutuliikenteen matkustajat vähenivät 2,4 %. Muun bussiliikenteen matkustajat sen sijaan lisääntyivät selvästi. Erityisen voimakkaasti kasvoi tilausliikenteen matkustajamäärä.

Kehärata otettiin käyttöön kesällä 2015, mikä on kasvattanut lähiliikenteen junien matkustajamääriä. Bussien matkustajamäärissä laskivat Pitkäsillalla, keskustasta lähdettäessä matkustajat ovat siirtyneet metroon ja raitiovaunuun. Myös linjojen 65A ja 66A (liikennöivät vielä 2015 Lauttasaareen asti) sekä 62 lopettaminen vaikuttaa osaltaan bussien matkustajamääriin.

Kun pyöräilijät lasketaan mukaan, niemen rajan ylitti n. 733 000 henkilöä arkivuorokaudessa. Pyöräilyn osuus tästä on syysarkipäivien keskiarvon mukaan 3,6 % (arviolta 26 600 pyöräilijää arkivuorokaudessa), joukkoliikenteen osuus 65,8 % ja henkilöautoissa matkustavien 30,6 %.



Henkilöliikenteen kulkutapa ja joukkoliikenteen osuus niemen rajalla

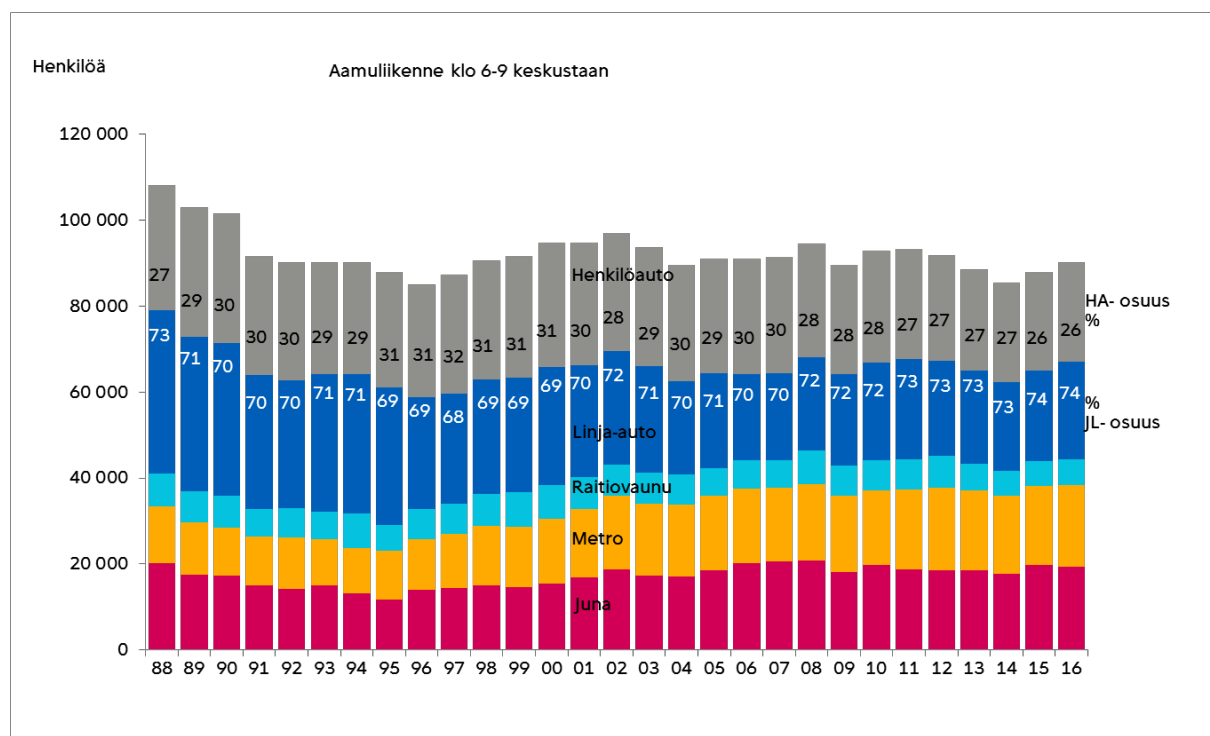
Aamuliikenteessä arkisin kello 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan 90 100 henkilöä, mikä on 1,6 % enemmän kuin vuonna 2015. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 1,7 % (1 120 henkilöä) ja henkilöautoissa matkustavien määrä kasvoi 1,2 % (270 henkilöä). Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 74,4 % vuonna 2016. Osuus kasvoi 0,1 prosenttiyksikköä edellisvuodesta, eikä toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettua 0,2 prosenttiyksikön vuosittaista kasvua saavutettu.

Helsingin sisäisen bussi- ja raitiovaunuliikenteen luvut vuodelle 2015 korjattiin ja tämä vaikutti myös joukkoliikenteen aamuliikenteen osuuden kasvulukuun edellisvuodesta vuonna 2016. Vuonna 2015 joukkoliikenteen kuljetusosuus niemen rajan aamuliikenteessä oli 74,3 %.

Helsingin sisäisen bussiliikenteen matkustajamäärä väheni 7,5 % vuodesta 2015. Raitiovaunujen matkustajamäärä kasvoi vain hieman, 0,2 %. Metron matkustajamäärä sen sijaan kasvoi 3,4 %. Kaukojunien matkustajamäärä kasvoi 5,0 %, mutta lähijunien matkustajamäärä väheni 3,2 % edellisestä vuodesta.

Seutuliikenteen matkustajien määrä kasvoi edellisestä laskentakerrasta 12,4 %. Myös muun bussiliikenteen matkustajat lisääntyivät 10,1 %. Kasvu tuli kokonaan kaukoliikenteestä, sillä aamun tilausliikenteen matkustajat vähenivät.

Kun lasketaan mukaan myös pyöräilijät, niemen rajan ylitti 94 600 henkilöä aamuliikenteessä keskustaan. Pyöräilyn osuus on syysarkipäivän keskiarvon mukaan 4,8 % (arviolta 4 540 pyöräilijää), joukkoliikenteen osuus 70,8 % ja henkilöautoissa matkustavien osuus 24,4 %.



Henkilöliikenteen kulkutapa ja joukkoliikenteen osuus niemen rajalla aamuliikenteessä

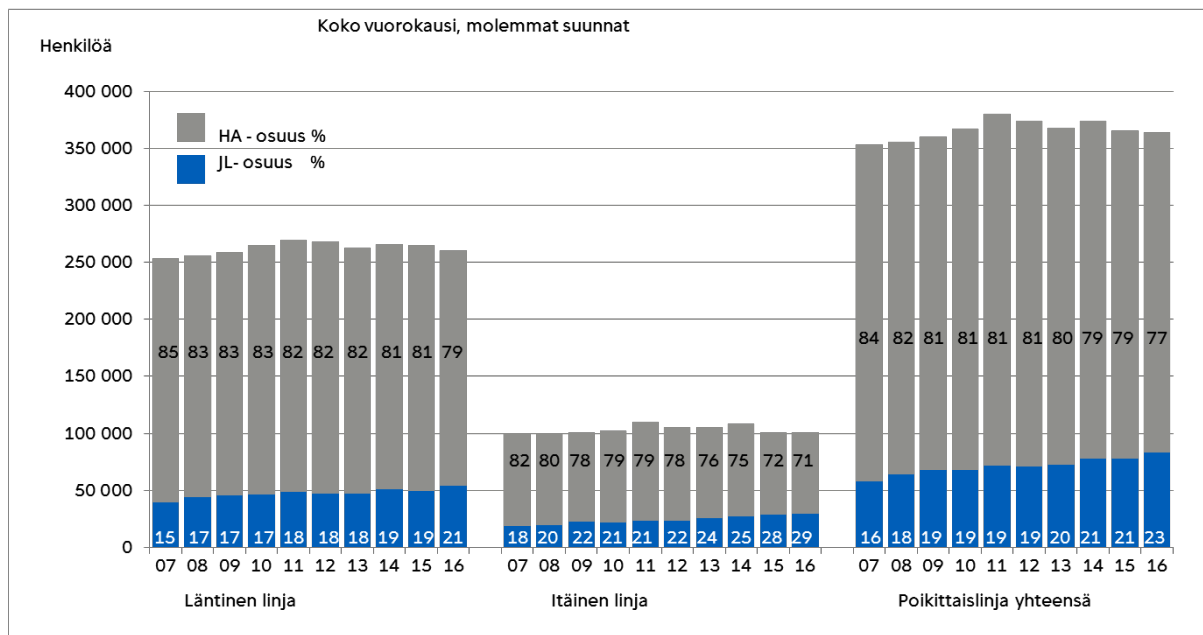
Joukkoliikenteen osuus jatkoi kasvuaan poikittaisliikenteessä

Syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen kulkutapaa mitataan kahdella poikittaislinjalla: läntisellä (Paloheinän tunneli, Kehä I, Pirkkolantie, Metsäläntie, Hakamäentie ja Nordenskiöldinkatu) ja itäisellä (Kehä I ja Viikintie). Vuonna 2015 läntiseen poikittaislinjan tuli uutena Paloheinän tunneli, jota liikennöi runkolinja 560.

Syysarkipäivänä poikittaislinjoilla matkusti noin 361 000 henkilöä, joista joukkoliikennettä käytti 83 200 henkilöä ja henkilöautoa 278 000 henkilöä. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 7,0 % (5 480 henkilöä) ja henkilöautojen matkustajamäärä väheni 3,3 % (9 510 henkilöä) vuodesta 2015.

Syksyllä 2016 joukkoliikenteen osuus oli poikittaislinjoilla yhteensä 23,0 %, mikä on 1,75 prosenttiyksikköä enemmän kuin vuonna 2015. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu 0,2 prosenttiyksikön vuotuisen kasvu toteutui.

Läntisellä poikittaislinjalla joukkoliikenteen osuus kasvoi 2,0 prosenttiyksikköä. Autoliikenteen matkustajien määrä väheni 3,9 % Kehä I:n remontin vuoksi. Joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat 8,8 %, kasvua oli kaikissa pisteissä Kehä I:stä ja Nordenskiöldinkatua lukuun ottamatta. Nordenskiöldinkadulla raitiovaunulinjojen suosio on kärsinyt Pasilan rakennustyömaiden vuoksi. Itäisen poikittaislinjan joukkoliikenteen osuus kasvoi 1,1 prosenttiyksikköä vuodesta 2015. Itäisen poikittaislinjan henkilöautoliikenne väheni sekä Kehä I:llä että Viikintiellä, kun taas joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat molemmissa.



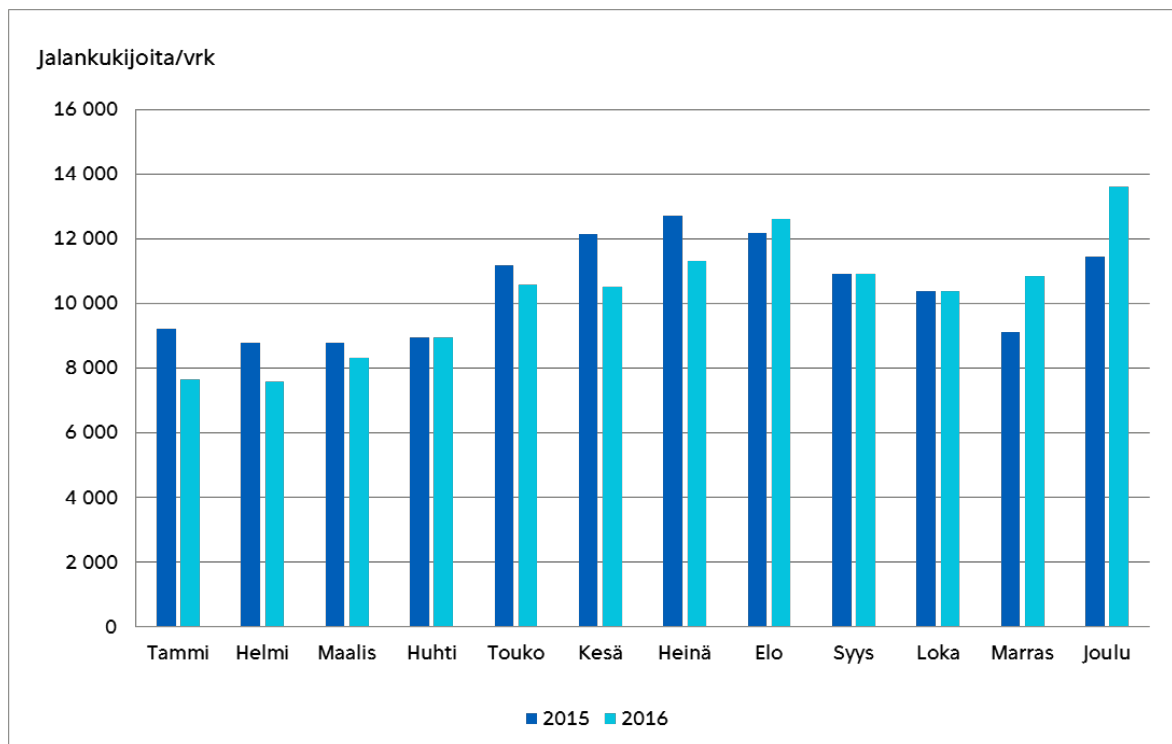
Poikittaisliikenteen laskentalinjojen syksyn arkivuorokauden henkilöliikenne ja kulkutapaosuudet

Jalankulkijoita oli Aleksilla joulukuussa edellisvuotta enemmän

Jalankulkijamääriä seurataan kesällä tehtävillä käsilaskennoilla sekä kahdeksalla laskentalaitteella ympäri vuoden keskustassa ja Malmilla. Jatkuvan laskennan tiedoilla saadaan taustatietoa jalankulun ajallisista ja vuodenajan mukaisista vaihteluista.

Kesäkuukaudet ja joulukuu ovat vilkkaimpia kävelykuukausia ydinkeskustassa. Elokuussa ulkomaisten turistien määrä on suurimmillaan. Joulun ostoskausi tuo keskimääräistä enemmän jalan tapahtuvaa asiointia keskustaan. Jalankulku on selvästi vähemmän riippuvaista vuodenajasta kuin pyöräily.

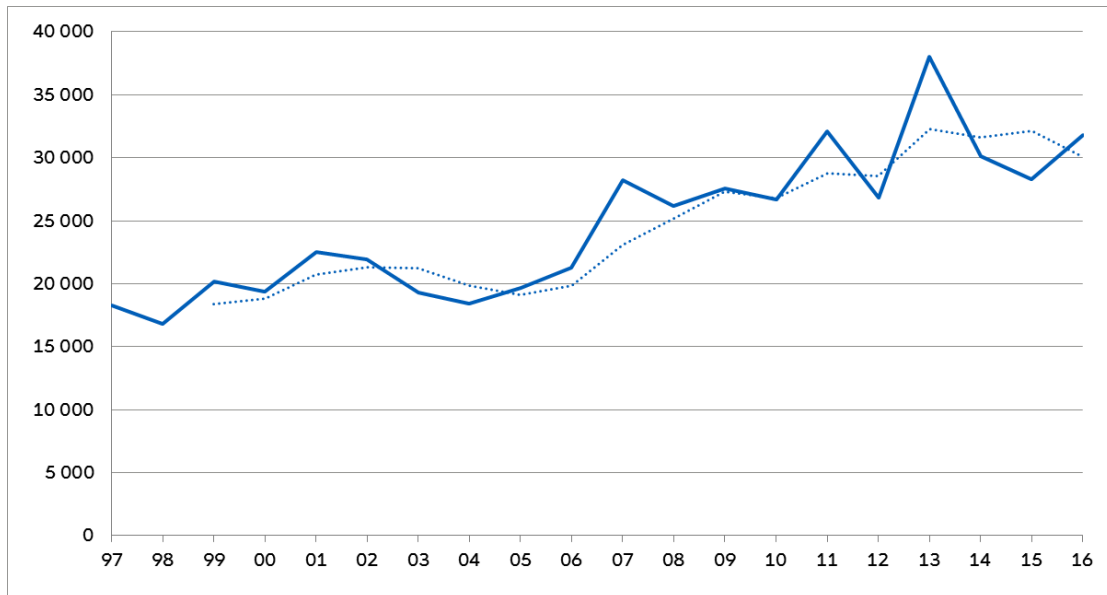
Aleksanterinkadun pisteen, joka mittaa jalankulkijamääriä kadun pohjoispuolella lähellä Mikonkadun kulmaa, ohitti vuonna 2016 3,77 miljoonaa jalankulkijaa. Määrä laski 1,5 prosenttia vuodesta 2015, jolloin jalankulkijoita oli yhteensä 3,83 miljoonaa. Keskimäärin vuorokaudessa jalankulkijoita oli 10 300 vuonna 2016 ja 10 500 vuonna 2015. Vuoden 2016 vilkkain kuukausi oli joulukuu, jolloin jalankulkijoita oli keskimäärin 13 600 vuorokaudessa. Vuonna 2015 jalankulkijoita oli eniten heinäkuussa. Vuoden 2016 jalankulkijamäärät olivat edellisvuotta pienempiä heinäkuulle saakka. Elokuu ja erityisesti marras- ja joulukuu olivat kuitenkin selvästi vilkkaampia kuin vuonna 2015.



Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Aleksanterinkadun laskentapisteessä vuosina 2015 ja 2016

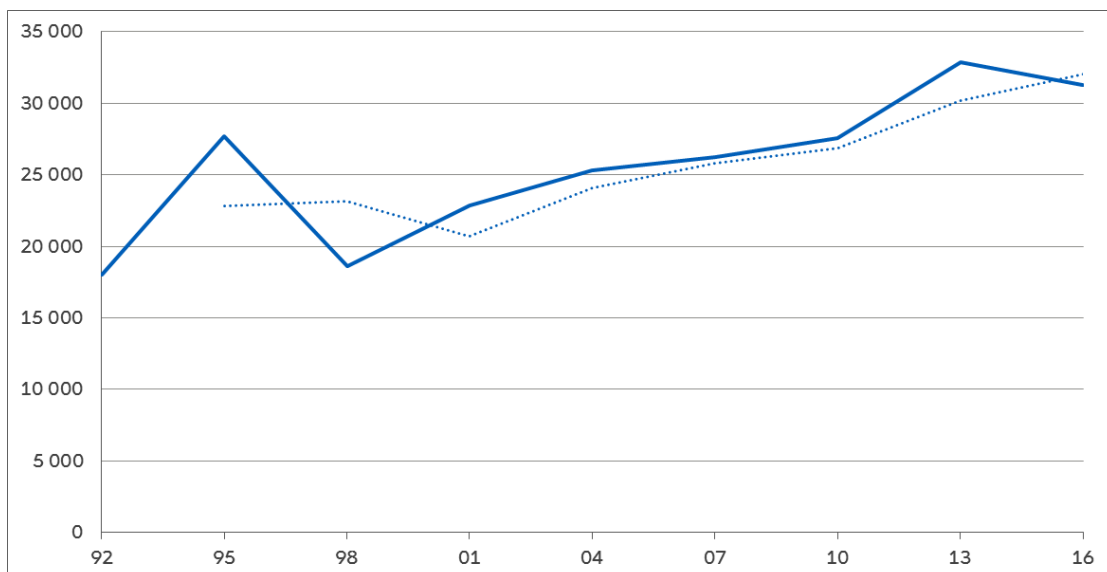
Toukokuu oli ennätysvilkas pyöräilykuukausi

Niemen rajan ylitti kesäkuun käsilaskennoissa 31 800 pyöräilijää vuorokaudessa, mikä on 13 % enemmän kuin kesäkuussa 2015. Kymmenessä vuodessa kesäkuun laskennoissa niemen rajalla havaittu pyöräilijöiden määrä on lisääntynyt 49 %. Laskennallisena huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 41 300 pyörää, mikä on 7 % enemmän kuin vuonna 2015. Huippuvuorokauden luku kuvaa pyörän käyttäjien mahdollisen enimmäismäärän arkivuorokautena sään ollessa hyvä.



Pyöräilijämäärät Helsingin niemen rajalla 1997–2016 kesäkuun laskennoissa ja kolmen vuoden liukuva keskiarvo

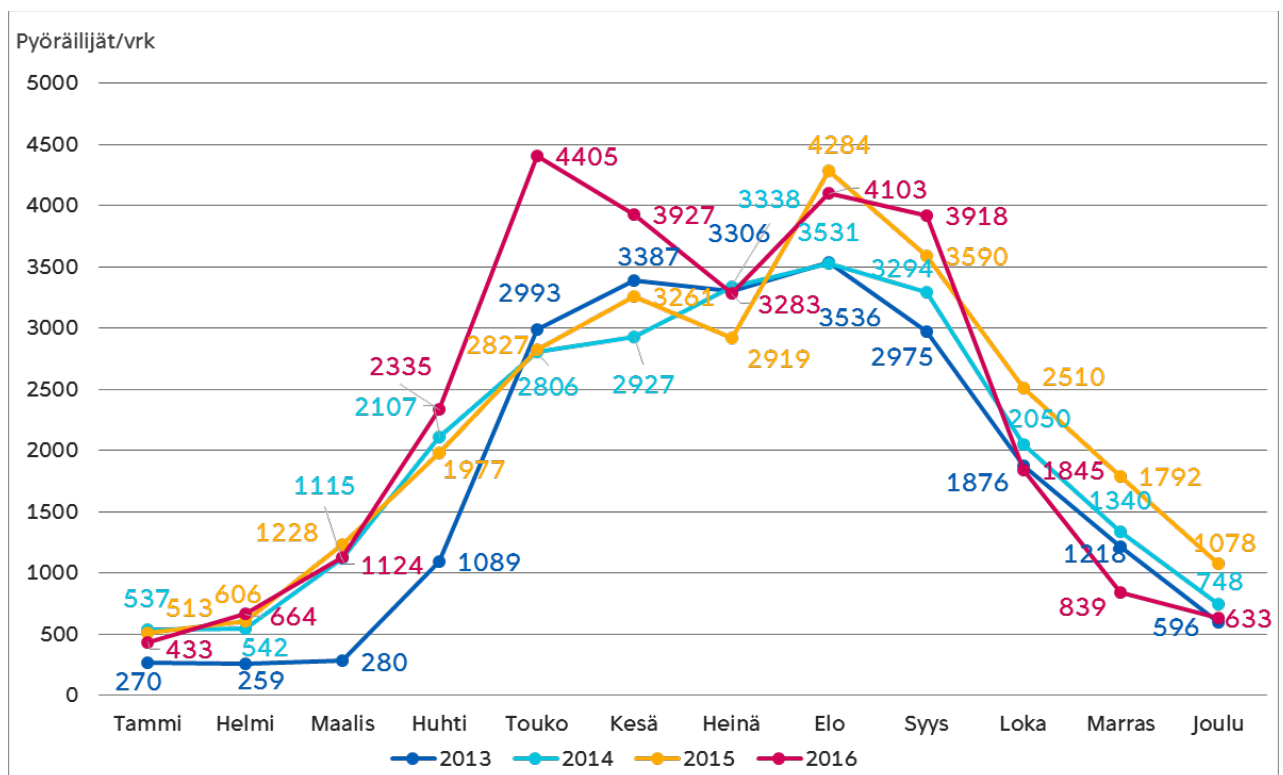
Kantakaupungin rajan ylitti kesäkuun laskennoissa 31 300 pyöräilijää vuorokaudessa. Edelliseen laskentavuoteen 2013 nähden pyöräliikenne väheni 5 % kantakaupungin rajalla, mutta oli kuitenkin vilkkaampaa kuin vuonna 2010. Huippuvuorokautena kantakaupungin rajalla liikkui pyörällä 43 800 henkilöä, 13 % enemmän kuin vuonna 2013.



Pyöräilijämäärät Helsingin kantakaupungin rajalla 1992–2016 kesäkuun arkivuorokauden käsilaskennoissa ja kuuden vuoden liukuva keskiarvo

Helsingin pyöräliikennettä seurataan lisäksi 19 konelaskentapisteesä. Vuoden 2016 huippuvuorokausi osui valtaosassa pisteitä touko-kesäkuun vaihteeseen. Toukokuu oli vuoden vilkkain pyöräilykuukausi. Sää oli toukokuussa aurinkoinen ja tavanomaista lämpimämpi ja vähäsateisempi. Toukokuussa aloitti toimintansa myös Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä. Myös kesäkuukausina oli paljon pyöräliikennettä, vaikka elokuussa ei ylletty vuoden 2015 ennätykseen. Syyskuu sen sijaan oli vuodentakaisen vilkkaampi, mutta marraskuun runsaat lumisateet vähensivät loppuvuoden pyöräilijämääriä edellisvuodesta.

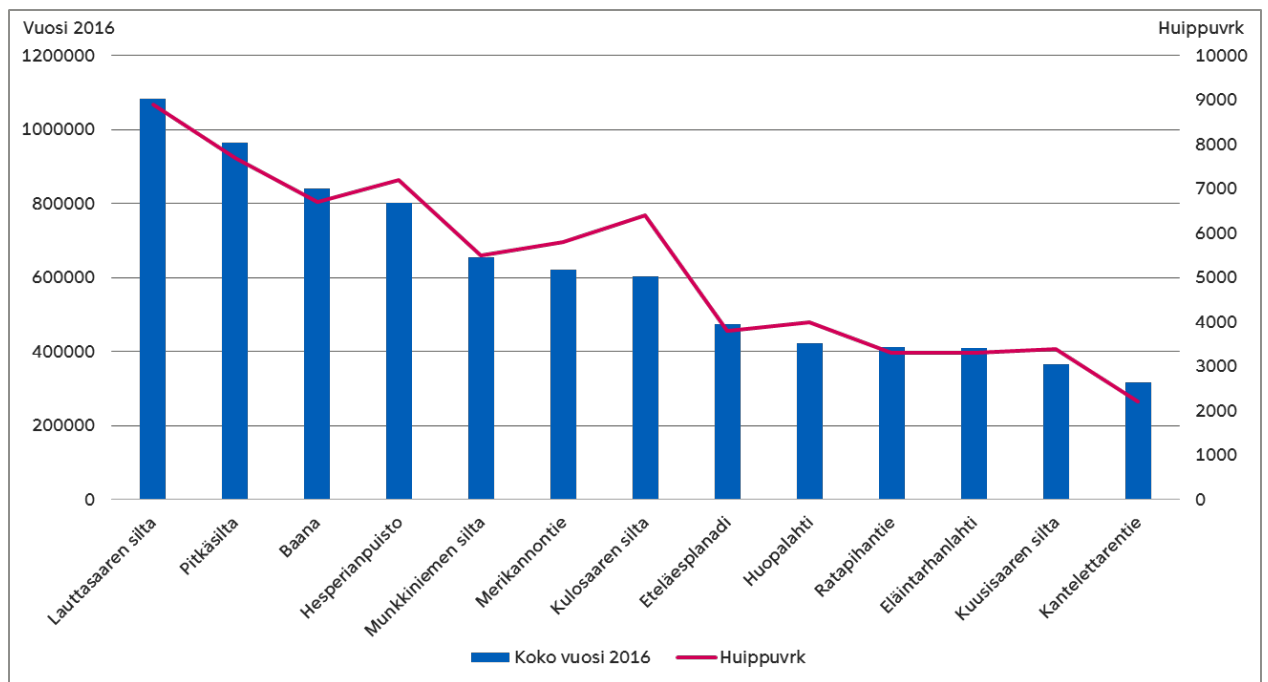
Baanan pyörämäärien vuorokauden keskiarvo kuukausittain kuvaa hyvin pyöräliikenteen vuosivaihtelua. Baanan pyörämäärät ovat kasvaneet vuosittain avaamisen jälkeen: vuonna 2013 koko vuoden keskiarvo oli 1 824, 2014 2 036, 2015 2 220 ja vuonna 2016 2 290 pyöräilijää vuorokautta kohti. Baanalla loppuvuotta heikensi sää lisäksi syyskuun lopussa alkanut työmaa, jonka aikana Baanan Mannerheimintien alittava tunneli on ollut suureksi osaksi suljettuna.



Kuukauden keskimääräinen pyörämäärä vuorokaudessa Baanalla vuosina 2013-2016

Vilkkain piste on selvästi Lauttasaaren silta, jolla liikkui kuluneena kesänä noin 5 600 pyörää arkiavuorokautena. Huippuvuorokautena sillan ylitti 8 900 pyöräilijää. Vuoden 2016 aikana sillalla liikkui 1,08 miljoonaa pyöräkäyttäjää. Erittäin vilkkaita reittejä ovat myös Pitkäsilta, Hesperian puisto ja Baana. Työmaat hättäsivät pyöräliikennettä eri puolilla kaupunkia kesäkaudella 2016. Isoisan sillan avaaminen kesäkuussa 2016 on vienyt jonkin verran pyöräliikennettä pois Kulosaaren sillalta, jolla liikennettä hättäsivät työmaanaikaiset järjestelyt.

Yhteensä vuoden 2016 aikana havaitut pyörämäärät kasvoivat 3 % vuodesta 2015 (tulos yhdeksästä pisteestä, yhteensä 12 laskimesta, jotka ovat olleet toiminnassa vähintään vuoden 2015 alusta). Vuoden 2016 pyörämäärät kasvoivat näissä pisteissä Eläintarhanlahtea ja Pitkäsiltaa lukuun ottamatta.



Havaitut pyörämäärät konelaskentapisteissä yhteensä vuonna 2016 ja vuoden huippuvuorokautena

Autoliikenteen määrät vähenivät kaupungin ja niemen rajalla sekä poikittaisliikenteessä

Helsingin moottoriajoneuvoliikenteen kehitystä seurataan neljällä kehämäisellä ja yhdellä poikittaislaskentalinjalla. Laskentalinjoilla mitataan Helsingin niemen rajan, kantakaupungin rajan, kaupungin nykyisen rajan ja vuoden 2008 mukaisen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenteen määrä. Poikittaislaskentalinjalla mitataan itä-länsisuuntaisen liikenteen määrä keskuspuiston käytävän kohdalla. Laskentalinjat kattavat kaikki säteittäiset ja poikittaiset pääväylät. Näitä säännöllisesti mitattavia liikenteen kehityksen seurantapistejä kutsutaan kehälaskentapisteksiksi. Kehälaskentapistejä on yhteensä 50. Liikennesuunnittelun tarpeita varten tehdään mittauksia myös muissa pisteissä, mutta jokavuotista seurantaa niistä ei tehdä.

Kehälaskennat tehdään vuosittain syys-lokakuussa arkipäivisin maanantain ja torstain välillä. Saatavat tulokset kuvaavat syksyn keskimääristä arkivuorokausiliikennettä. Perjantain liikennemääriä ei ole liikenteen kehityksen seurannassa käytetty, koska perjantain liikennemäärät ovat aikaisemmin eronneet merkittävästi muista arkipäivistä. Perjantain ero muihin arkipäiviin on sittemmin tasoittunut, mutta vertailtavuuden vuoksi on pitäydytty vanhassa aikarajauksessa.

Moottoriajoneuvoliikenteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä henkilö-, paketti-, kuorma-, rekka- ja linja-autoja sekä raitiovaunuja. Moottoripyöräliikenteen määrät eivät ole mukana näissä luvuissa.

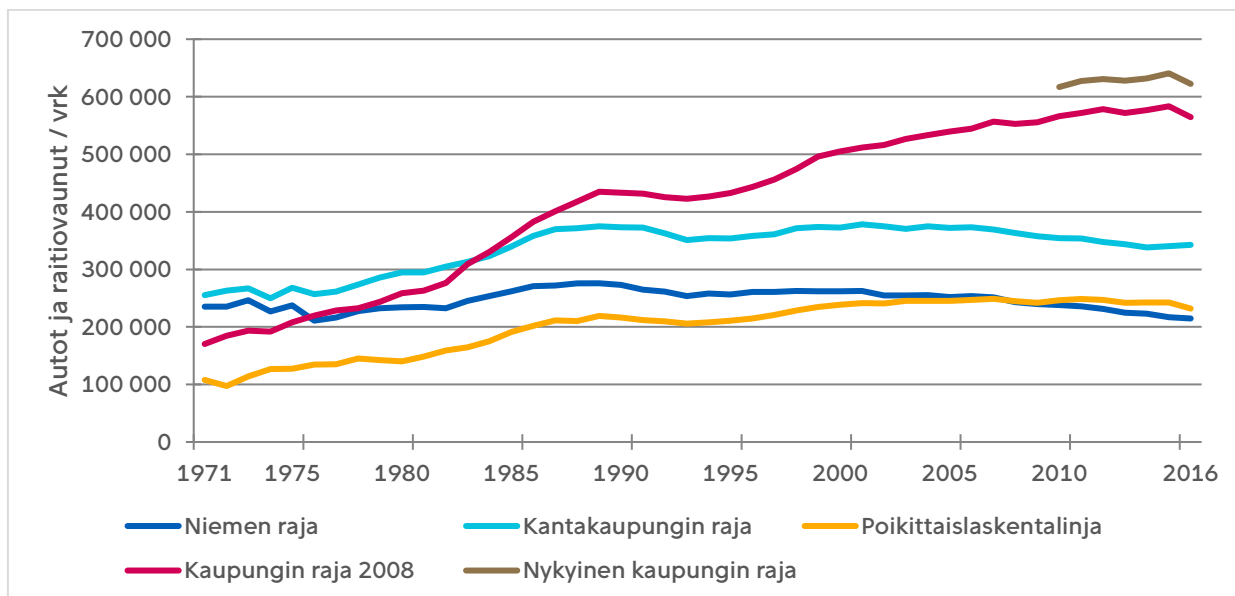
Vuoden 2016 syksyn keskimääräisenä arkivuorokautena ylitti Helsingin niemen rajan 215 000, kantakaupungin rajan 343 000, kaupungin nykyisen rajan 622 000 ja poikittaislinjan 232 000 moottoriajoneuvoa. Liikennemäärät vähenivät vuodesta 2015 kaikilla Helsingin laskentalinjoilla lukuun ottamatta kantakaupungin rajaa. Suurin absoluuttinen muutos tapahtui vuoden 2008 mukaisella kaupungin rajalla, missä liikennemäärät vähenivät noin 19 000 ajoneuvolla vuorokaudessa. Merkittävin selittäjä liikennemäärien vähenemiseen kaupungin rajalla (sekä nykyinen että vuoden 2008 raja) ja poikittaislaskentalinjalla oli Kehä I:n tietyömaa Espoon rajan ja Vihdintien välillä. Tietöiden johdosta osa ajokais-toista oli pois käytöstä ja nopeusrajoituksia alennettiin.

Helsingin niemen rajalla moottoriajoneuvoliikenteen kannalta vilkasliikenteisin vuosi oli 1988. Sen jälkeen liikennemäärien trendi on ollut laskeva. Vuonna 2016 niemen rajan liikennemäärä oli 22 % pienempi kuin huippuvuonna 1988. Viimeisen kymmenen vuoden aikana liikennemäärät ovat pudonneet 15 % ja viimeisen viiden vuoden aikana laskua on ollut 9 %.

Kantakaupungin rajalla vilkasliikenteisin vuosi oli 2001. Vuonna 2016 liikennemäärä oli 9 % pienempi kuin huippuvuonna. Vuodesta 2006 kantakaupungin rajan liikenne on vähentynyt 8 % ja vuodesta 2011 laskua on 3 %.

Kaupungin rajan liikennemäärät ovat olleet pääosin kasvussa koko mittaushistorian ajan. Kasvu taittui pienoiseen laskuun 1990-luvun alkuvuosien laman aikana kunnes kääntyi jälleen nousuun vuosikymmenen puolivälissä. Vuosina 2008 ja 2013 tapahtuivat pienet notkahdukset, joiden jälkeen liikennemäärät kääntyivät seuraavana vuotena jälleen nousuun. Vuonna 2016 kaupungin rajan liikennemäärät vähenivät selvästi verrattuna edelliseen vuoteen. Muutos on todennäköisesti tilapäinen ja liikennemäärät kasvavanevat jälleen Kehä I:n tietöiden valmistuessa. Vuodesta 2006 kaupungin rajan liikennemäärät ovat nousseet 4 %.

Poikittaislaskentalinjalla liikennemääriltään vilkkainta oli vuonna 2007. Liikennemäärät ovat laskeneet viimeisen kymmenen vuoden aikana 6 % ja viimeisen viiden vuoden aikana 7 %.



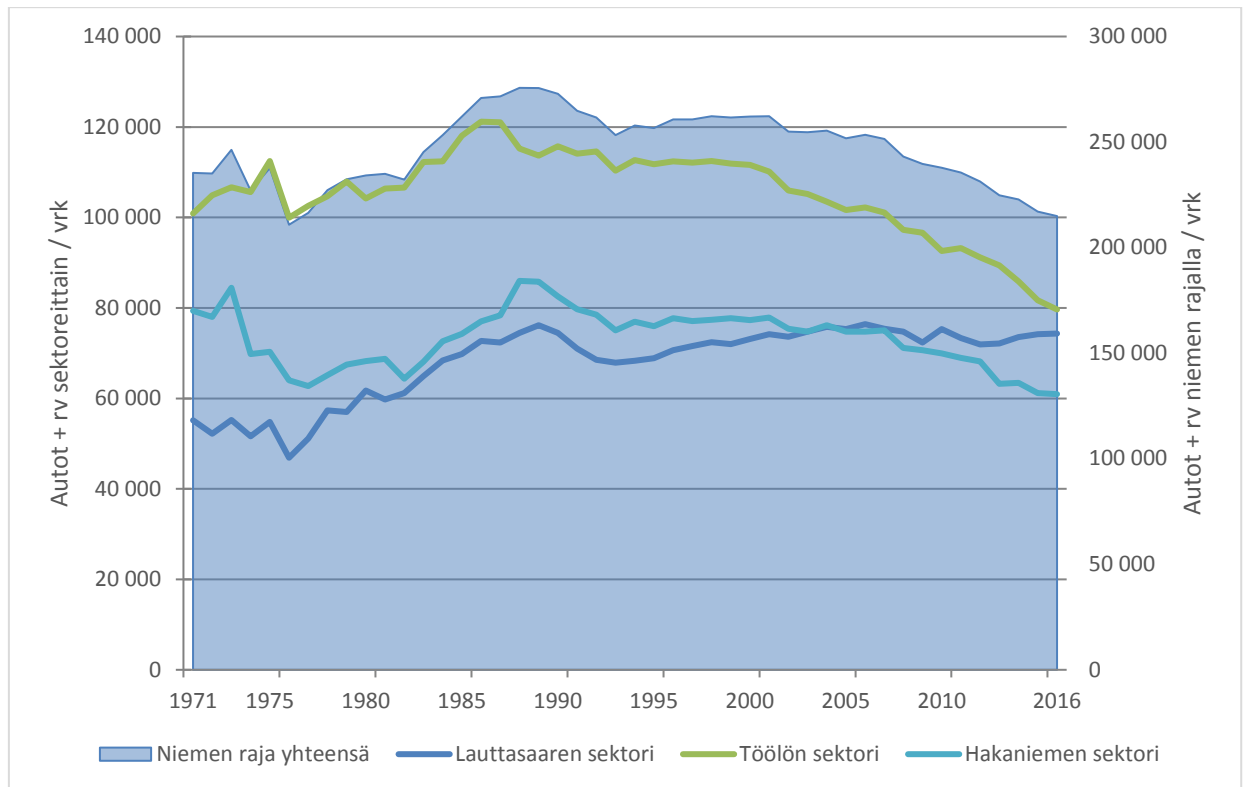
Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2006 - 2016		Vuosina 2011 - 2016		Vuosina 2015-2016	
	absoluut- tinen	%	absoluut- tinen	%	absoluut- tinen	%
Niemen raja	-38476	-15 %	-20619	-9 %	-2182	-1 %
Kantakaupungin raja	-30433	-8 %	-10868	-3 %	2269	1 %
Kaupungin raja 2008	19704	4 %	-7466	-1 %	-19111	-3 %
Kaupungin nykyinen raja			-4985	-1 %	-18594	-3 %
Poikittaislinja	-14893	-6 %	-16502	-7 %	-10206	-4 %

Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen yhden, viiden ja kymmenen vuoden aikana

Keskustan autoliikenteen määrien laskeva trendi jatkuu

Helsingin niemen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenne Töölön ja Hakaniemen sektorilla on vähentynyt 1980-luvun huippuvuosista selvästi. Lauttasaaren sektorin liikennemäärä on suurin piirtein samalla tasolla kuin se oli vuonna 1989. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Lauttasaaren sektorilla liikenne on vähentynyt 3 %, Hakaniemen sektorilla 19 % ja Töölön sektorilla 22 %. Viimeisen viiden vuoden aikana Lauttasaaren sektorin liikennemäärä on lisääntynyt 1 %, Töölön sektorilla vähentynyt 15 % ja Hakaniemen sektorilla vähentynyt 12 %. Töölön sektori tarkoittaa poikkileikkausta, joka kulkee Merikannontien, Mechelininkadun, Runeberginkadun, Töölönkadun ja Mannerheimintien yli Hesperiankatujen kohdalla. Lauttasaaren sektori tarkoittaa liikennemäärien summaa Lauttasaaren ja Lapinlahden silloilla. Hakaniemen sektori tarkoittaa Pitkäsillan ja Hakaniemen sillan yhteenlaskettua liikennemäärää.

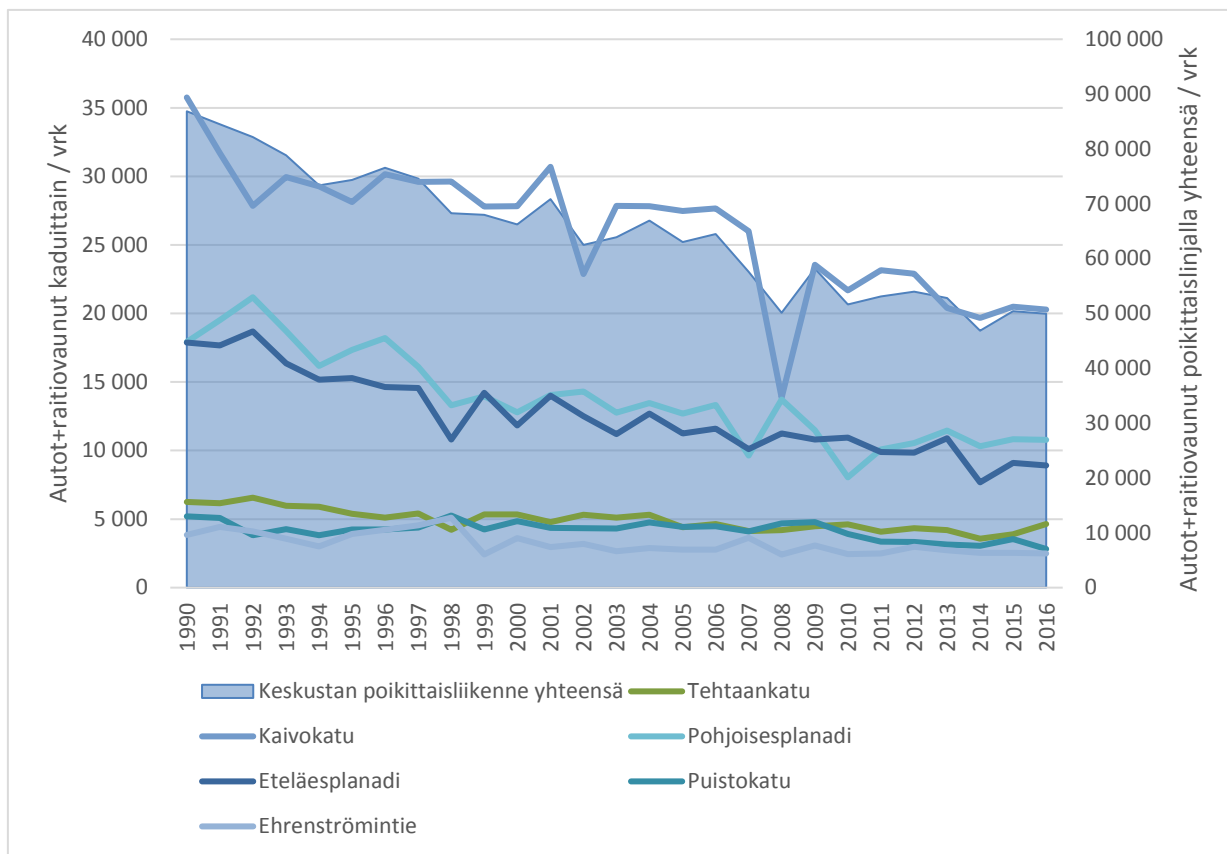


Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys niemen rajalla

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2006 - 2016		Vuosina 2011 - 2016		Vuosina 2015-2016	
	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%
Niemen raja yhteensä	-38476	-15 %	-20619	-9 %	-2182	-1 %
Lauttasaaren sektori	-2086	-3 %	1000	1 %	108	0 %
Töölön sektori	-22536	-22 %	-13578	-15 %	-2038	-2 %
Hakaniemen sektori	-13854	-19 %	-8041	-12 %	-252	0 %

Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen yhden, viiden ja kymmenen vuoden aikana niemen rajalla

Keskustan poikittaisen liikenteen määrät ovat vähentyneet lähes neljäsosalla viimeisen kymmenen vuoden aikana. Absoluuttiset liikennemäärät ovat pudonneet eniten Kaivokadulla ja Esplanadeilla. Suhteellisesti suurin pudotus on tapahtunut Puistokadulla. Viimeisen viiden vuoden aikana Kaivokadun, Eteläesplanadin ja Puistokadun liikennemäärät ovat vähentyneet edelleen, sen sijaan Pohjoisesplanadin ja Tehtaankadun liikennemäärät ovat kääntyneet nousuun.



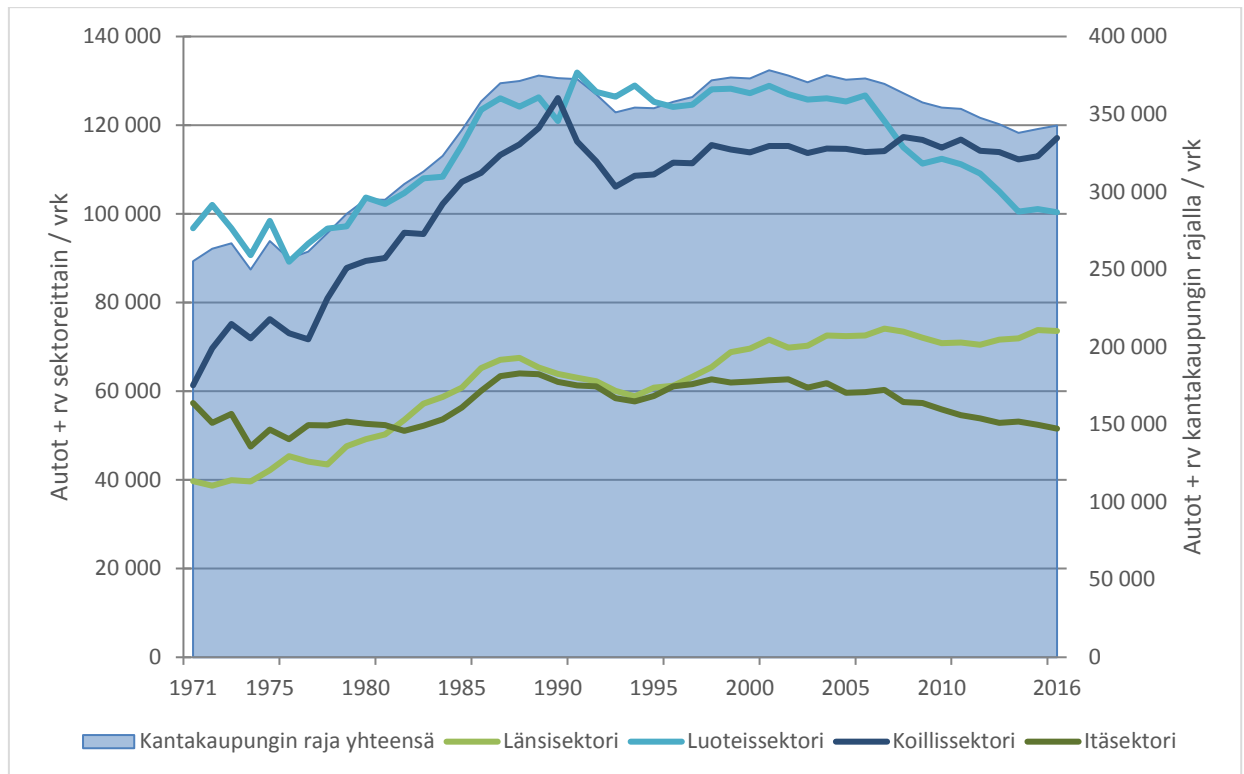
Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2006 - 2016		Vuosina 2011 - 2016		Vuosina 2015-2016	
	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%
Keskustan poikittaisliikenne yhteensä	-14548	-23 %	-3136	-6 %	-450	-1 %
Kaivokatu	-7374	-27 %	-2861	-12 %	-196	-1 %
Pohjoisesplanadi	-2537	-19 %	698	7 %	-56	-1 %
Eteläesplanadi	-2692	-23 %	-980	-10 %	-175	-2 %
Tehtaankatu	3	0 %	569	14 %	762	20 %
Puistokatu	-1664	-37 %	-548	-16 %	-733	-21 %
Ehrenströmintie	-284	-10 %	-14	-1 %	-52	-2 %

Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen viiden ja kymmenen vuoden aikana

Kantakaupungin rajan autoliikenteen määrien lasku taittui

Moottoriajoneuvoliikenteen määrä kantakaupungin rajalla on vähentynyt selvästi 2000-luvun alkuvuosista. Eniten vähenemää on tapahtunut luoteissektorilla (Meilahden silta - Munkkiniemen silta - Mannerheimintie - Ilmalankatu), jossa liikenne on vähentynyt jopa 26 000 ajoneuvolla viimeisen kymmenen vuoden aikana. Myös itäisellä sektorilla (Kulosaaren silta) liikenne on vähentynyt merkittävästi. Läntisellä ja koillisella sektorilla liikennemäärien muutokset ovat olleet melko pieniä viimeisen kymmen vuoden aikana. Viimeisen kahden vuoden aikana kantakaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen määrät eivät ole enää laskeneet vaan ovat kääntyneet pieneen nousuun. Viimeisen vuoden aikana kantakaupungin rajan liikennemäärien kasvu kohdistui koilliselle sektorille (Ratapihantie-Mäkelänkatu-Hämeentien silta-Hermannin rantatie), jossa liikennemäärät kasvoivat 4 %.



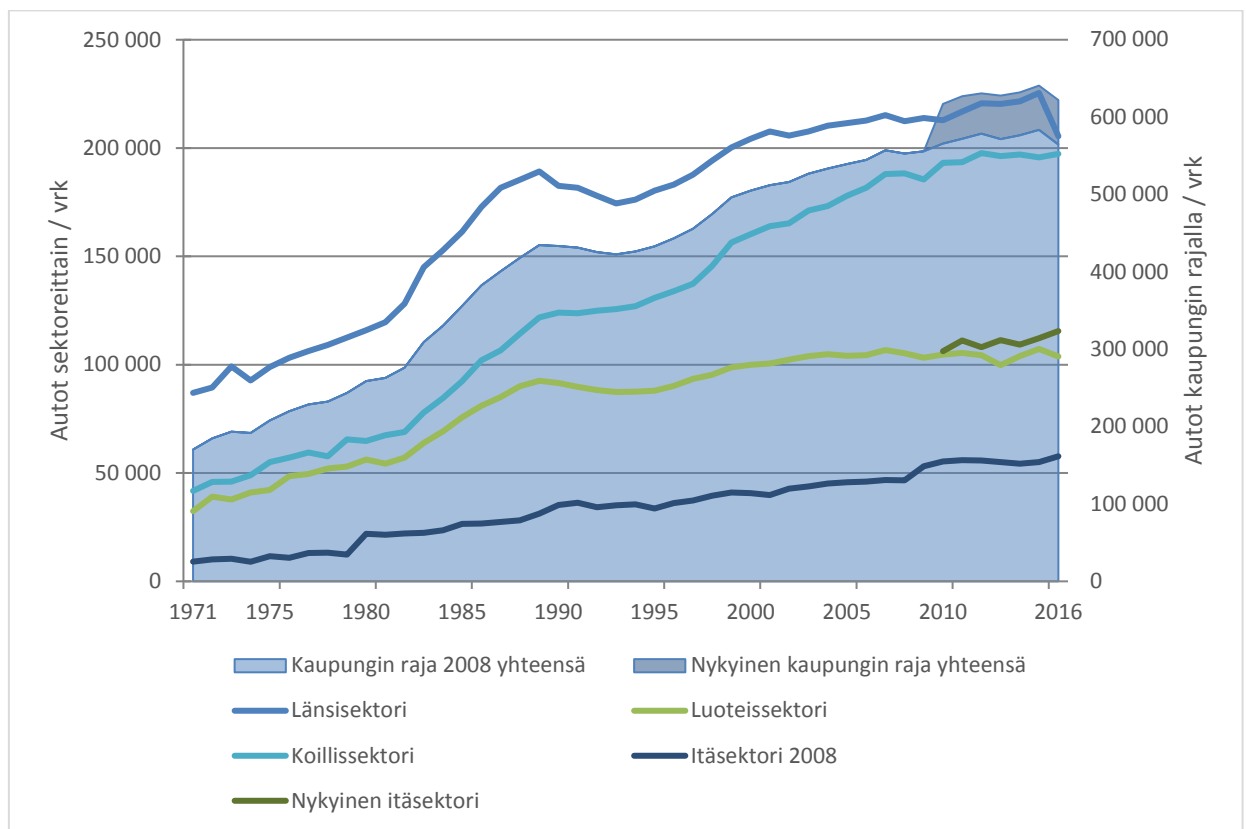
Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kantakaupungin rajalla

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2006 - 2016		Vuosina 2011 - 2016		Vuosina 2015-2016	
	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%
Kantakaupungin raja yhteensä	-30433	-8 %	-10868	-3 %	2269	1 %
Länsisektori	1000	1 %	2583	4 %	-232	0 %
Luoteissektori	-26298	-21 %	-10770	-10 %	-726	-1 %
Koillissektori	3159	3 %	372	0 %	4125	4 %
Itäsektori	-8294	-14 %	-3053	-6 %	-898	-2 %

Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen viiden ja kymmenen vuoden aikana kantakaupungin rajalla

Kehä I:n tietyöt näkyvät kaupungin rajan ja poikittaisen autoliikenteen määrissä

Kaupungin rajan (vuoden 2008 raja) liikenne on kasvanut vuodesta 2006 noin 20 000 moottoriajoneuvolla vuorokaudessa. Koillissektorille (Tuusulanväylän ja Lahdenväylän välinen käytävä) on tullut noin 16 000 ja itäsektorille (Porvoonväylän itäpuoli) noin 12 000 autoa vuorokaudessa lisää. Länsisektorilla (Länsiväylä - Kehä I) autojen määrä on vähentynyt noin 7 000 ajoneuvolla ja luoteissektorilla (Vihdintie - Hämeenlinnanväylä) se on suurin piirtein samalla tasolla kuin kymmenen vuotta sitten. Viime vuosina koillissektorin ja itäsektorin kasvu ovat hidastuneet. Länsisektorin autojen määrän vähentyminen on tilapäistä ja johtuu Kehä I:n tietöistä Espoon rajan ja Vihdintien välillä. Kehä I:n liikennemäärä Espoon rajalla laski vuodesta 2015 noin 25 000 ajoneuvolla. Turunväylän liikennemäärä nousi noin 3000 ja Turuntien liikennemäärä noin 2000 ajoneuvolla vuorokaudessa. Osa Kehä I:n liikenteestä siirtyi kulkemaan niiden kautta.



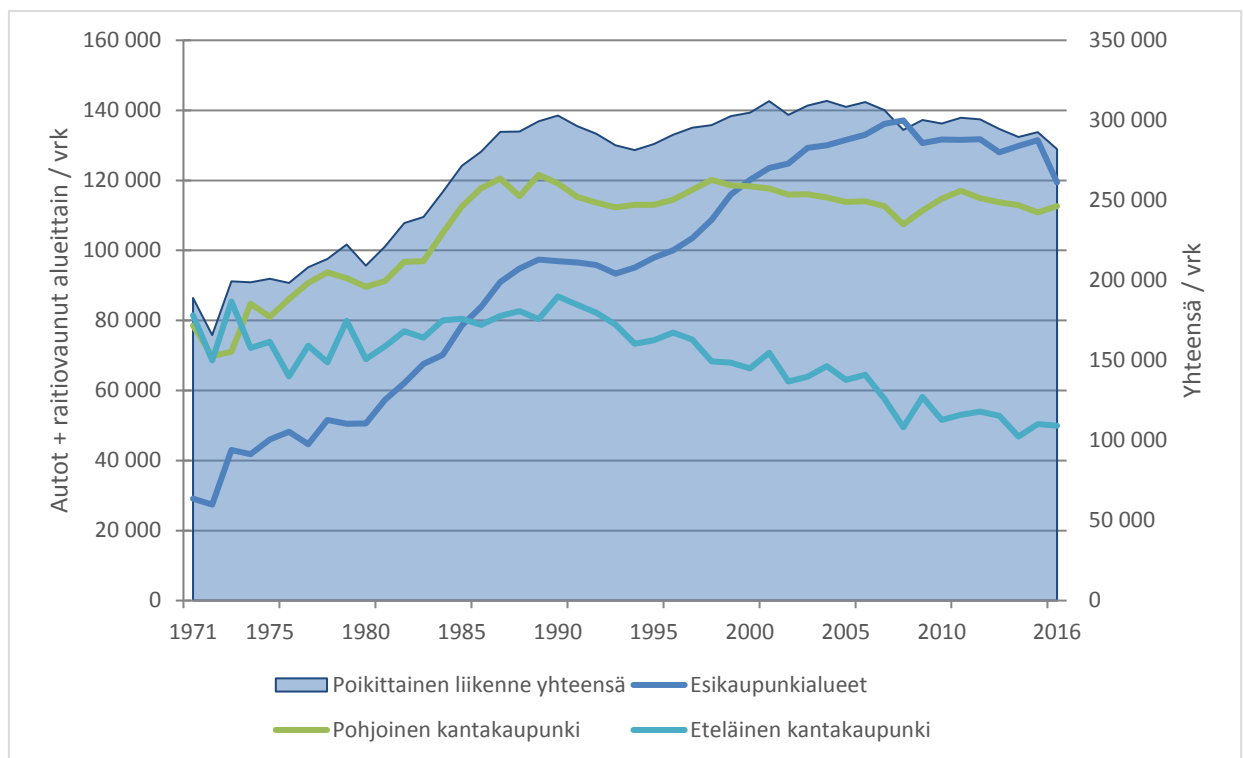
Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kaupungin rajalla

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2006 - 2016		Vuosina 2011 - 2016		Vuosina 2015-2016	
	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%
Kaupungin raja 2008	19704	4 %	-7466	-1 %	-19111	-3 %
Länsisektori	-7158	-3 %	-11403	-5 %	-19973	-9 %
Luoteissektori	-549	-1 %	-1704	-2 %	-3485	-3 %
Koillissektori	15668	9 %	3812	2 %	1607	1 %
Itäsektori 2008	11743	26 %	1829	3 %	2740	5 %

Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen viiden ja kymmenen vuoden aikana kaupungin rajalla

Helsingin poikittainen liikenne kasvoi voimakkaasti 1970- ja 1980-luvuilla. Pohjoisen kantakaupungin poikittaisliikenteen vilkkain vuosi oli 1989 ja eteläisessä kantakaupungissa 1990. Esikaupunkialueilla poikittaisliikenteen kasvu jatkui tämänkin jälkeen aina vuoteen 2004 asti. Erityisen paljon on vähentynyt eteläisen kantakaupungin poikittaisliikenne; huippuvuodesta 1989 poikittaisliikenne on vähentynyt 43 %.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana poikittaisliikenne on vähentynyt eteläisessä kantakaupungissa 23 %, pohjoisessa kantakaupungissa 1 % ja esikaupunkialueilla 10 %. Esikaupunkialueiden poikittaisliikenteen vähenemä johtuu pitkälti Kehä I:n tietyömaasta vuonna 2016. Tietöiden valmistuttua on odotettavissa, että esikaupunkialueiden poikittaisliikenteen määrät palautuvat lähelle vuoden 2015 tasoa.



Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2006 - 2016		Vuosina 2011 - 2016		Vuosina 2015-2016	
	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%	absoluuttinen	%
Poikittainen liikenne yhteensä	-29441	-9 %	-19638	-7 %	-10656	-4 %
Esikaupunkialueet	-13557	-10 %	-12125	-9 %	-12086	-9 %
Pohjoinen kantakaupunki	-1336	-1 %	-4377	-4 %	1880	2 %
Eteläinen kantakaupunki	-14548	-23 %	-3136	-6 %	-450	-1 %

Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen viiden ja kymmenen vuoden aikana

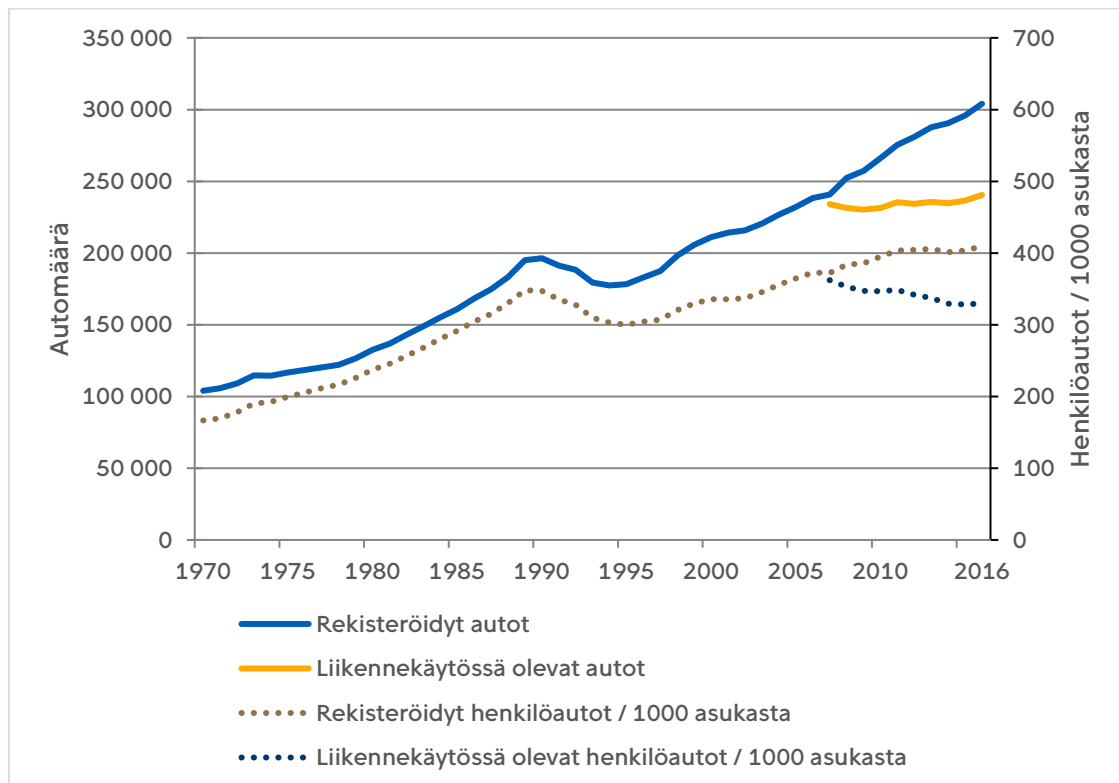
Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä asukasta kohden kääntyi pieneen kasvuun

Automääriä tarkasteltiin pitkään ajoneuvojen rekisteröintitietojen avulla. Vuoden 2007 lopusta alkaen ajoneuvon on voinut ilmoittaa tilapäisesti pois liikennekäytöstä ja Trafi on ottanut käyttöön käsitteen liikennekäytössä oleva ajoneuvomäärä.

Vuoden 2016 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 304 000 autoa, joista liikennekäytössä oli 240 000. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 8 000 ja liikennekäytössä olevien 4 000 autoa. Viimeisen viiden vuoden aikana (vuodesta 2011) rekisteröityjen autojen määrä on lisääntynyt 29 000 ja liikennekäytössä olevien määrä 5 000 autoa. Liikennekäytössä olevien autojen osuus kaikista autoista on Helsingissä laskenut vuosi vuodelta.

Henkilöautoja oli rekisterissä 260 000 ja liikennekäytössä 210 000. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohti eli henkilöautotiheys oli Helsingissä vuoden 2016 lopussa 410. Henkilöautotiheys kasvoi 1,5 % edellisestä vuodesta. Liikennekäytössä oli 330 henkilöautoa 1000 asukasta kohden. Edellisestä vuodesta kasvua oli 0,4 %. Tämä oli ensimmäinen kerta sitten vuoden 2011, kun liikenteessä olevien autojen määrä asukaslukuun suhteutettuna kasvoi. Henkilöautotiheys on kasvanut viimeisen viiden vuoden aikana 1,5 %. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys on samaan aikaan laskenut 5,4 %.

Liikenteen seurannan kannalta henkilöautotiheyttä kiinnostavampi luku on liikenteessä olevien henkilöautojen tiheys. Muissa pääkaupunkiseudun kunnissa liikennekäytössä oli 438 autoa 1000 asukasta kohden (Espoon, Kauniaisten ja Vantaan keskiarvo). Koko Manner-Suomen keskiarvo oli 480 autoa 1000 asukasta kohden. Vaikka liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys kääntyi Helsingissä pieneen kasvuun, on se pääkaupunkiseudun muihin kuntiin ja koko maan keskiarvoon suhteutettuna alhainen.



Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys

Sammandrag

Kollektivtrafiken

En genomsnittlig höstvardag passerades uddens gräns av 706 380 personer. Av dessa använde 68,3 % kollektivtrafiken och andelen ökade med en procentenhet jämfört med år 2015. Under morgonrusningen kl. 6-9 passerades uddens gräns i riktning mot centrum av 90 060. Av dessa använde 74,4 % kollektivtrafiken och andelen ökade med 0,1 procentenheter jämfört med år 2015. Vid ytterstadens tvärgående linje var kollektivtrafikens andel 22,9 % per dygn. Andelen ökade med 1,6 procentenheter jämfört med år 2015.

Gångtrafiken

Sommarmånader samt december är de livligaste gångmånader i centrum. I maskinräkningspunkten på norra sidan av Alexandersgatan räknades 3,77 miljoner fotgängare under 2016, vilket är 1,5 % mindre än år 2015. I genomsnitt 10 310 personer per dygn gick förbi mättningspunkten. Den livligaste gångmånaden var december, då det fanns ungefär 13 620 fotgängare per dygn.

Cykeltrafiken

En genomsnittlig vardag i juni passerades uddens gräns av 31 800 cyklister, vilket är 13 % mer än i juni 2015. Under en vacker sommar dag är topptrafiken 41 300 cyklister, vilket är 7 % mer än år 2015. Enligt maskinräkningarna ökade cykeltrafiken med 3 % år 2016 från år 2015. Maj var den livligaste cykelmånaden under 2016. De största cykelflöderna är på Drumsöbron, ungefär 5 600 under en genomsnittlig sommarvardag och 8 900 under det livligaste dygnet. Sammanlagt 1,08 miljoner cyklister passerade bron under 2016.

Biltrafiken

Jämfört med året innan har biltrafikmängderna minskat vid alla räknelinjer i Helsingfors med undantag för innerstadens gräns. Den största absoluta förändringen har hänt vid den tidigare stadsgränsen, där trafikvolymen har minskat med cirka 19 000 fordon per dygn. Trafikmängden har minskat med en procent vid uddens gräns, med tre procent vid den tidigare stadsgränsen och med fyra procent vid tvärlinjen. Vid innerstadens gräns har trafikmängden ökat med en procent. Under de senaste tio åren har biltrafikmängderna minskat med 15 % vid uddens gräns. Vid innerstadens gräns har biltrafiken minskat med åtta procent och vid tvärlinjen med sex procent. Vid den tidigare stadsgränsen har biltrafikmängden ökat med fyra procent jämfört med tio år sedan.

Bilarna

År 2016 var antalet bilar i trafikbruk i Helsingfors 4 000 bilar (1,7 %) mer än i slutet av året 2015. Antalet personbilar i trafikbruk/1 000 invånare var 330 (0,4 % procent mer jämfört med året innan).

Trafikens uppföljning i Helsingfors

Fordonstrafiken i Helsingfors mäts varje år på tre ringformiga räknelinjer och på en tvärlinje. Kollektivtrafikens andel mäts varje år vid uddens gräns och på två tvärgående linjer samt vart fjärde år vid innerstadens gräns. Cykeltrafiken mäts med manuell räkning vid uddens gräns varje år i juni och vid vissa maskinräkningspunkter året runt. Gångtrafiken mäts med manuell räkning om somrarna och vid vissa maskinräkningspunkter året om.

Liikenteen kehitys Helsingissä 2016

Helsinki suunnittelee 2017:2

Julkaisija

Helsingin kaupunki

Kaupunkisuunnitteluvirasto

Teksti

Liikennetutkija Eeva Kostainen, puh. 09 310 37099

Liikenneinsinööri Petri Blomqvist, puh. 09 310 37398

etunimi.sukunimi@hel.fi

Visuaalinen ilme

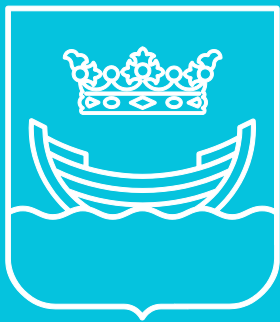
Kokoro & Moi

Kannen kuva

Comma Image Oy

Julkaisunumero

ISSN 0787-9075



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Käyntiosoite
Kansakoulukatu 3
Postiosoite
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde 09 310 1673
www.hel.fi/ksv