

Helsinki

Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2019

Kylk 19.5.2020, esiteluonnos

Tiivistelmä

Syysarkipäivänä henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien niemen rajan ylitti 691 000 henkilöä, mikä on 1,7 % enemmän kuin vuonna 2018. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 2,5 %. Henkilöautoliikenteen matkustajamäärä puolestaan pieneni 0,3 %. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus, 71,7 %, oli 0,6 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2018.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä klo 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan 83 600 henkilöä, mikä on 1,2 % enemmän kuin vuonna 2018. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 2,4 %. Henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 2,5 %. Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 76,6 % vuonna 2019. Joukkoliikenteen kuljetusosuus kasvoi aamuliikenteessä 0,9 prosenttiyksikköä edellisvuodesta.

Poikittaisilla laskentalinjoilla syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen määrä oli noin 385 000 henkilöä, mikä oli 0,9 % enemmän kuin vuonna 2018. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 2,6 % ja henkilöautoliikenteen matkustajamäärä 0,5 %. Joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 21,0 %, 0,3 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2018. Raide-Jokerin työmaa vaikutti liikennemääriin molemmilla poikittaislinjoilla.

Jalankulkijoiden määrä laski Aleksanterinkadun mittauspisteessä 7 % vuodesta 2018. Aleksanterinkadun pohjoispuolella sijaitsevan laskentapisteen ohitti vuonna 2019 3,47 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2019. Laskuun vaikutti kiinteistöremontti samalla katuosuudella, jonka aikana osa kadusta oli hupun alla useita kuukausia. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 9 500. Vuonna 2019 elokuu ja joulukuu olivat vilkkaimpia kuukausia, molempina Aleksanterinkadun laskentapisteen ohitti noin 11 200 jalankulkijaa vuorokaudessa. Malmin aseman laskentapisteessä jalankulkijoita havaittiin yhteensä 2,43 miljoonaa, mikä oli 2 % enemmän kuin vuonna 2018. Vuonna 2019 vilkkain kuukausi oli lokakuu, jolloin jalankulkijoita oli vuorokaudessa keskimäärin vajaa 7 600.

Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma–pe) niemen rajan ylitti 34 900 pyörällä liikkujaa, 4 % enemmän kuin kesäkuussa 2018. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 43 300 pyörää, mikä oli 3 % vähemmän kuin huippuliikenne vuonna 2018. Varsinaisen laskentavuorokauden tulos oli vuonna 2019 5 % pienempi kuin edellisvuonna. Vuonna 2019 myöskään automatisissa laskentapisteissä ei havaittu yhtä paljon pyöräliikennettä kuin ennätysellisen vilkkaana pyöräilyvuonna 2018. Miljoonan pyöräilijän raja ylittyi kuitenkin vuoden aikana kolmella laskentapisteellä: Pitkäsillalla, Lauttasaaren sillalla sekä Baanalla. Vuoteen 2018 verrattuna kesäarkivuorokauden keskimääräinen pyöräliikenne oli pienempi lähes kaikissa pisteissä.

Syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 188 000, kantakaupungin rajan 319 000, kaupungin nykyisen rajan 662 000 ja poikittaislinjan 244 000 moottoriajoneuvoa. Liikennemäärät kasvoivat hieman verrattuna vuoteen 2019 kaikilla laskentalinjoilla lukuun ottamatta kantakaupungin rajaa, jolla liikennemäärät laskivat prosentin. Laskentalinjojen sisällä liikennemääriin vaikuttivat kantakaupungin suuret työmaat sekä Raide-Jokerin työmaa. Lisäksi joukkoliikenteen lippu- ja vyöhykeuudistus vaikutti mahdollisesti kaupungin nykyisen rajan liikennemääriin.

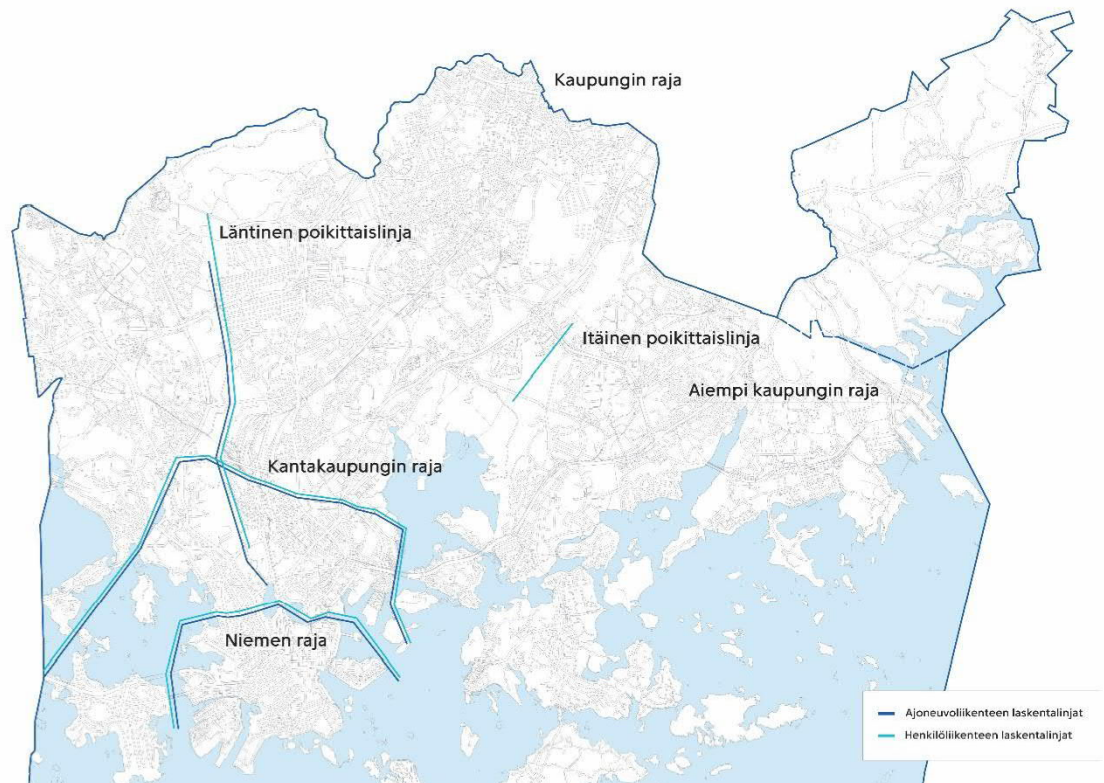
Vuoden 2019 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 319 000 autoa, joista liikennekäytössä oli 247 000. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 3800:lla ja liikennekäytössä olevien 600:lla. Henkilöautoja rekisterissä oli 272 000 ja liikennekäytössä 215 000. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohti oli Helsingissä vuoden 2019 lopussa 328. Määrä laski hieman vuoden 2018 vastaavasta.

Johdanto

Helsingissä mitataan säännöllisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, joukkoliikennematkustajien ja autoliikenteen 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 keskeisenä tavoitteena on ohjata uuden maankäytön synnyttämä liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin. Liikenteen määrätietoja tarvitaan tavoitteen toteutumisen seurannassa.

Liikennettä seurataan mm. Helsingin niemen rajalla, kantakaupungin rajalla sekä poikittaislaskentalinjalla. Niemen raja kulkee Hakaniemen sillalta Hesperian puiston kautta Lauttasaaren sillalle. Kantakaupungin raja kulkee Länsiväylältä Hakamäentien kautta Kulosaaren sillalle.

Liikenteen määrätietojen lisäksi vuonna 2019 tutkittiin helsinkiläisten liikkumistottumuksia (Helsingiläisten liikkumistottumukset 2019) sekä selvitettiin mielipiteitä liikennejärjestelmästä (Liikennebarometri 2019). Näistä tutkimuksista on julkaistu erilliset raportit. Tähän esitteeseen on koottu tärkeimmät vuoden 2019 liikennemääriä koskevat tunnusluvut ja vertailtu niitä aikaisempien vuosien tuloksiin.



Liikenteen kehityksen seurannassa käytettävät laskentalinjat

Vuonna 2019 Helsingin liikenteeseen vaikuttivat liikennejärjestelyjen lukuisat poikkeustilanteet sekä muut muutokset. Yksi merkittävimmistä Helsingin seudun liikkumiseen vaikuttaneista muutoksista oli 28.4.2019 voimaan tullut joukkoliikenteen lippu- ja vyöhykeuudistus, jonka myötä muun muassa raitioliikenteen lippu poistui ja hinnoittelun vyöhykerajat muuttuivat kuntarajoista riippumattomiksi. Työmaiden osalta vuoden 2019 alkupuolella kantakaupungissa valmistuivat

sekä Mechelininkadun että Töölön urheilulehdon alueen katujen peruskorjaukset. Näiden lisäksi Pasilassa otettiin lokakuussa 2019 käyttöön Pasilan uusi rautatieasema, Veturitien uusi osuus sekä rautatien alittava Teollisuuskadun tunneli.

Kantakaupungin alueella käynnistyi myös uusia, merkittäviä katutyömaita: Lauttasaaren sillan peruskorjaus elokuussa 2019 sekä Hämeentien peruskorjaus maaliskuussa 2019. Hämeentien työmaan alkamisen myötä läpiajava moottoriajoneuvoliikenne ohjattiin pysyvästi muille reiteille sekä raitiovaunulinjat väliaikaisesti poikkeusreiteille. Muita vuonna 2019 käynnistyneitä, niemen liikkumiseen vaikuttaneita työmaita olivat muun muassa Porkkalankadun sekä Telakkarannan työmaat sekä Erottajanaukion peruskorjaus. Helsingin esikaupunkialueilla puolestaan käynnistyi Raide-Jokeri-pikaraitiotien rakentaminen kesäkuussa 2019. Syksyn 2019 osalta Raide-Jokerin rakentaminen oli käynnissä Helsingissä useissa eri kohteissa ja työmaat vaikuttivat liikkumiseen Haagassa, Pirkkolassa, Maunulassa, Lahdenväylällä, Viikissä sekä Itäkeskuksen ympäristössä. Pikaraitiotien rakentamisen on määrä jatkua vielä useita vuosia.

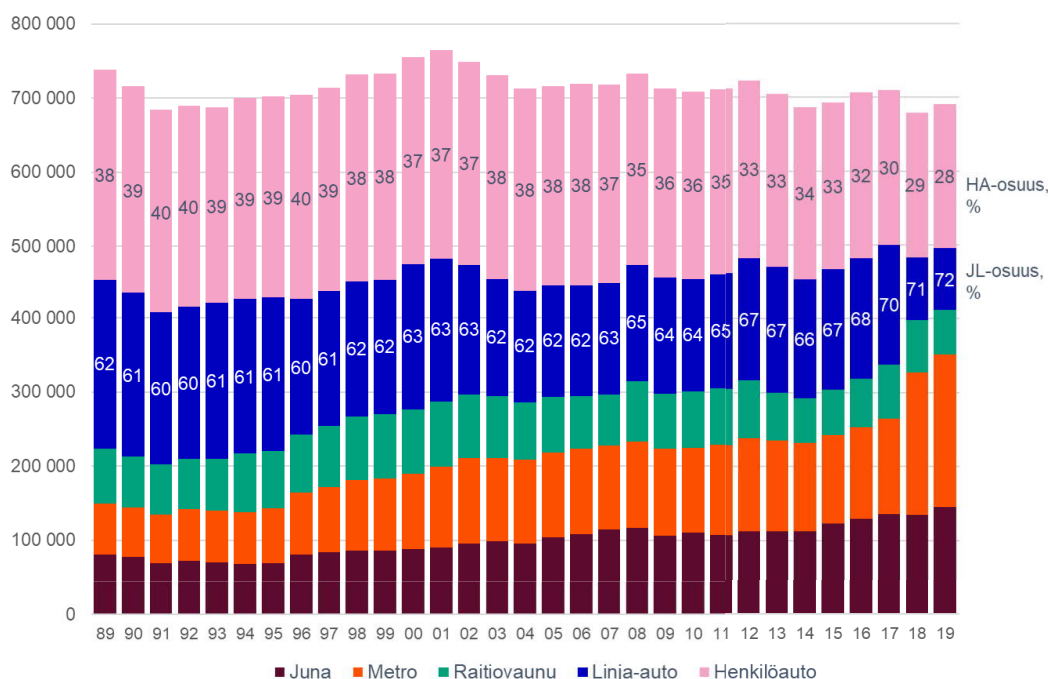
Raideliikenteen osuus jatkoi kasvuaan niemen rajan henkilöliikenteessä

Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien noin 691 000 henkilöä, mikä on 1,7 % enemmän kuin vuonna 2018. Vuoden 2018 lukua korjattiin henkilöautojen ja junien kaukoliikenteen osalta, ja vuoden 2018 syysarkipäivän koko vuorokauden korjattu luku niemen rajalla oli 679 000. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 2,5 % (12 000 henkilöä) ja henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 0,4 % (700 henkilöä) vuodesta 2018. Joukkoliikenteen osuus oli 71,7 % ja sen osuus kasvoi 0,6 prosenttiyksikköä vuodesta 2018. Vuonna 2018 joukkoliikenteen korjattu kuljetusosuus niemen rajalla oli 71,2 %. Kymmenessä vuodessa niemen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä on kasvanut 8,3 % (38 000 henkilöä) ja henkilöautoilla matkustavien vähentynyt 23,5 % (60 000 henkilöä).

Länsimetron liikennöinti alkoi loppuvuodesta 2017, mikä vaikutti paljon niemen rajan linja-autoliikenteen matkustajamääriin vuonna 2018. Erityisesti seutuliikenteen matkustajamäärä laski voimakkaasti länsimetron liikennöinnin käynnistyttyä. Vuoden 2019 huhtikuussa toteutettiin HSL:n vyöhykeuudistus, joka vaikutti myös joukkoliikenteen lippujen hintoihin. Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen matkustajamäärä pieneni edelleen vuonna 2019, 2,7 % edellisvuodesta, ja metron matkustajamäärä kasvoi 6,6 %. Seutu-, kauko- ja tilausliikenteen matkustajia ei laskettu vuonna 2019. Raitiovaunujen matkustajamäärä laski vuonna 2019 14,7 % edellisvuodesta, mihin vaikutti Hämeentien työmaan aiheuttamat raitiovaunujen poikkeusreitit. Lähiliikenteen junien matkustajamäärä kasvoi 7,1 % ja kaukojunien matkustajamäärä 15,1 % vuodesta 2018. Myös Mechelininkadulla valmistunut katutyömaa vaikutti henkilöliikenteen määriin niemen rajalla.

Metron ja raitiovaunujen matkustajamäärien laskentamenetelmät muutettiin syksyn 2018 tulosten raportointiin. Ennen vuotta 2018 käytössä ollut laskentamenetelmä on saattanut tuottaa liian suuria tuloksia matkustajamäärissä, erityisesti metron matkustajamäärien osalta. Kaukoliikenteen junien matkustajamäärien laskentaperiaatteita muutettiin syksyn 2019 tulosten raportoinnissa ja takautuvasti myös vuoden 2018 tulosten osalta.

Kun pyörällä liikkujat lasketaan mukaan, niemen rajan ylitti noin 715 000 henkilöä arkivuorokaudessa. Pyöräilyn osuus tästä on syysarkipäivien keskiarvon mukaan 3,4 % (noin 24 100 pyöräilijää arkivuorokaudessa), joukkoliikenteen osuus 69,3 % ja henkilöautoissa matkustavien 27,3 %.



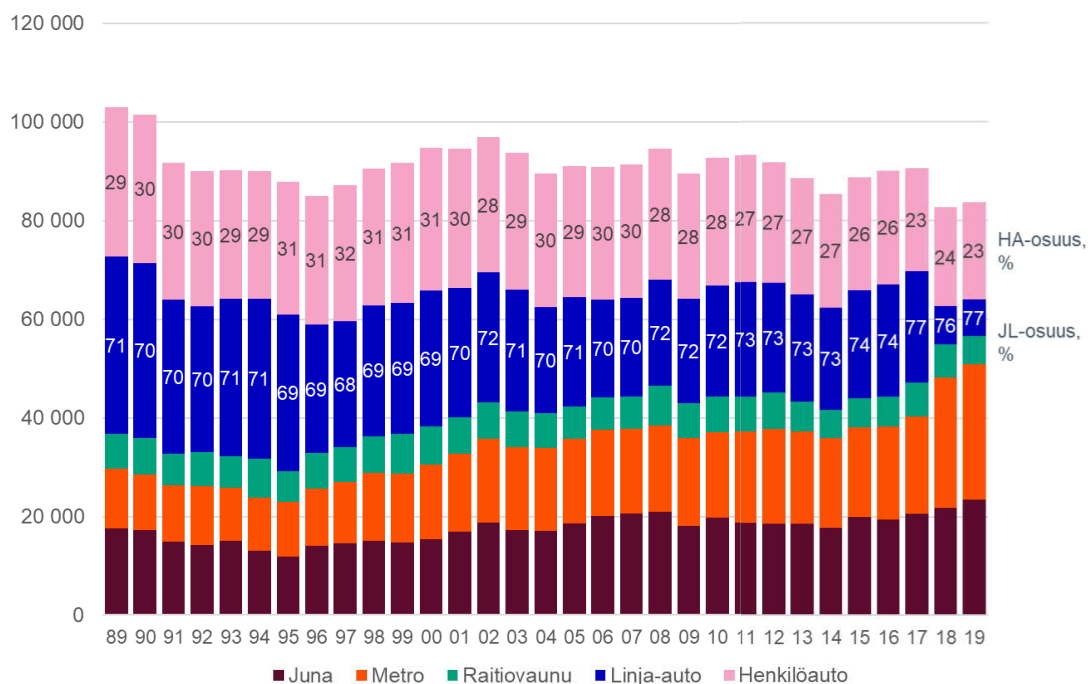
Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla, %, koko vuorokausi, molemmat suunnat

Muutos kaukojunien matkustajien laskentatavassa 2018 alkaen

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä keskustan suuntaan klo 6–9 niemen rajan ylitti 83 600 henkilöä, mikä on 1,2 % enemmän kuin vuonna 2018. Vuoden 2018 lukua korjattiin junien kaukoliikenteen matkustajien osalta, ja vuoden 2018 syysarkipäivän aamuliikenteen korjattu luku niemen rajalla oli 82 600 matkustajaa keskustan suuntaan. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 2,4 % (1 500 henkilöä) edellisvuodesta vuonna 2019. Henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 2,5 % (500 henkilöä). Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 76,6 %, 0,9 prosenttiyksikköä suurempi kuin edellisvuonna. Vuonna 2018 joukkoliikenteen korjattu kuljetusosuus niemen rajalla pysyi 75,7 %:ssa korjauksesta huolimatta. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu 74 %:n kuljetusosuus julkiselle liikenteelle täyttyi vuonna 2019. Kymmenessä vuodessa niemen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä aamuliikenteessä keskustaan on pysynyt samalla tasolla, mutta henkilöautoilla matkustavien määrä on vähentynyt 23,2 % (5 900 henkilöä).

Länsimetron liikennöinnin aloitus loppuvuodesta 2017 vaikutti voimakkaasti myös niemen rajan aamuliikenteen joukkoliikenteen kulkumuotojen jakaumaan. Raideliikenteen osuus niemen rajan aamuliikenteen joukkoliikenteen matkustajista kasvoi edelleen, ja oli 88,3 % vuonna 2019, kun se vuonna 2017 oli 67,7 %. Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen matkustajamäärä väheni edelleen 2,4 % vuodesta 2018. Seutu-, kauko- ja tilausliikenteen linja-automatkustajia ei laskettu vuonna 2019. Metron matkustajamäärä jatkoi kasvua 4 %:lla. Raitiovaunujen matkustajamäärä laski 16,3 %. Raitiovaunujen matkustajamääriin vaikuttivat Hämeentien työmaan aiheuttamat poikkeusreitit. Kaukojunien matkustajamäärä kasvoi 27,2 % ja lähijunien matkustajamäärä 4,5 % edellisestä vuodesta.

Kun lasketaan mukaan myös pyörällä liikkujat, niemen rajan ylitti 87 800 henkilöä aamuliikenteessä keskustaan. Pyöräilyn osuus oli syysarkipäivän keskiarvon mukaan 4,8 % (noin 4 200 pyöräilijää), joukkoliikenteen osuus 72,9 % ja henkilöautoissa matkustavien osuus 22,3 %.



Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla, %, aamuliikenne klo 6–9 keskustan suuntaan

Muutos kaukojunien matkustajien laskentatavassa 2018 alkaen

Poikittaisliikenteen joukkoliikenteen osuus pysyi ennallaan

Syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen kulkutapaa mitataan kahdella poikittaislinjalla: läntisellä (Paloheinän tunneli, Kehä I, Pirkkolantie, Metsäläntie, Hakamäentie ja Nordenskiöldinkatu) ja itäisellä (Kehä I ja Viikintie).

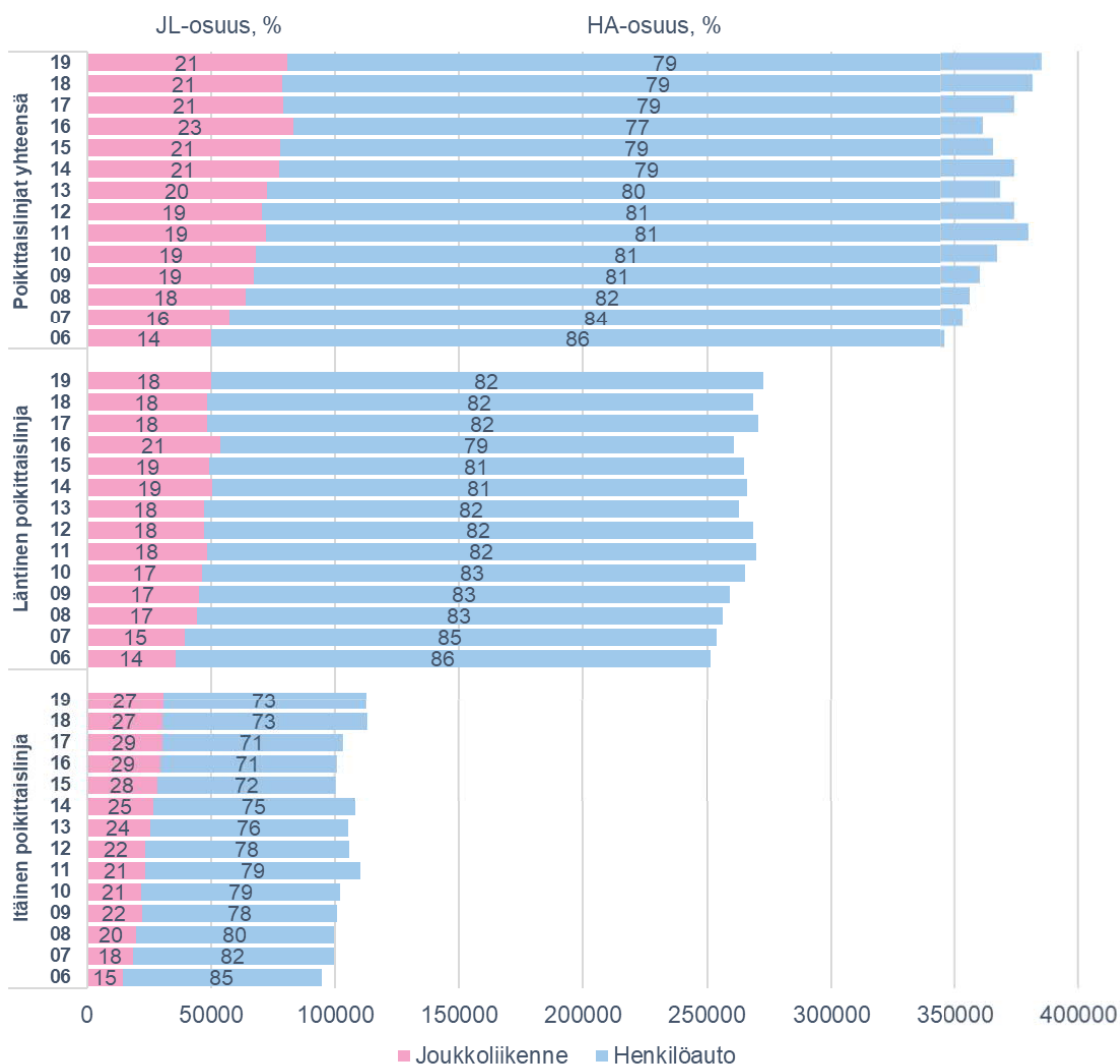
Syysarkipäivänä poikittaisten laskentalinjojen kautta matkusti noin 385 000 henkilöä, joista joukkoliikennettä käytti 80 900 henkilöä ja henkilöautoa 304 300 henkilöä. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 2,6 % (2 000 henkilöä) ja henkilöautojen matkustajamäärä 0,5 % (1 500 henkilöä) vuodesta 2018. Joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvu tuli raitiovaunuliikenteestä, jossa matkustajamäärä kasvoi 13,0 %. Poikittaisliikenteen matkustajamäärä kasvoi 0,9 % edellisvuodesta. Kymmenessä vuodessa poikittaisliikenteen joukkoliikenteen matkustajamäärä on kasvanut 19,9 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä 3,9 %.

Syksyllä 2019 joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 21,0 %, mikä on 0,3 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2018. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu 22 %:n joukkoliikenteen kulkutapaosuus ei kuitenkaan täyttynyt.

Läntisellä poikittaislinjalla henkilöliikenteen matkustajamäärä kasvoi 1,5 % vuodesta 2018. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 3,6 % (1 700 henkilöä) ja henkilöautojen matkustajamäärä 1,0 % (2 200 henkilöä) edellisvuodesta. Läntisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat kaikissa pisteissä Pirkkolantietä lukuun ottamatta, jossa Raide-jokerin työmaa aiheutti poikkeusjärjestelyitä. Matkustajamäärä kasvoi erityisesti Metsäläntiellä, jonne siirtyivät sisäisen bussiliikenteen linjat 51 ja 63 Pirkkolantien työmaan takia. Pirkkolantiellä joukkoliikenteen

matkustajat vähenivät merkittävästi, linjojen siirtymisen lisäksi matkustajat vähenivät myös linjalla 550 Raidejokerin työmaan aiheuttamien haittojen takia. Henkilöautojen matkustajamäärät kasvoivat kaikissa pisteissä lukuun ottamatta Pirkkolantietä ja Hakamäentietä. Pirkkolantien henkilöautoliikenne siirtyi pääasiassa Kehä I:lle. Nordenskiöldinkadun henkilöautojen matkustajamäärä kasvoi työmaan valmistumisen jälkeen ja Hakamäentien matkustajamäärä puolestaan sen myötä pieneni. Kymmenessä vuodessa läntisen poikittaislinjan matkustajamäärä on kasvanut yhteensä 5,2 %. Joukkoliikenteen matkustajien määrä on kasvanut 10,7 % ja henkilöautoissa matkustavien 4,0 %.

Itäisen poikittaislinjan matkustajamäärä väheni 0,3 % vuodesta 2018. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 1,0 %. Kehä I:n joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi, Viikintiellä puolestaan matkustajamäärä laski Raidejokerin työmaan vuoksi. Itäisen poikittaislinjan henkilöautoliikenteen matkustajamäärä pieneni 0,8 %. Henkilöautoliikenne väheni sekä Viikintiellä että hie- man myös Kehä I:llä. Kymmenessä vuodessa itäisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärä on kasvanut 38,5 % ja henkilöautoissa matkustavien 3,8 %.



Poikittaisliikenteen syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen matkustajamäärä ja kulkutapaosuudet

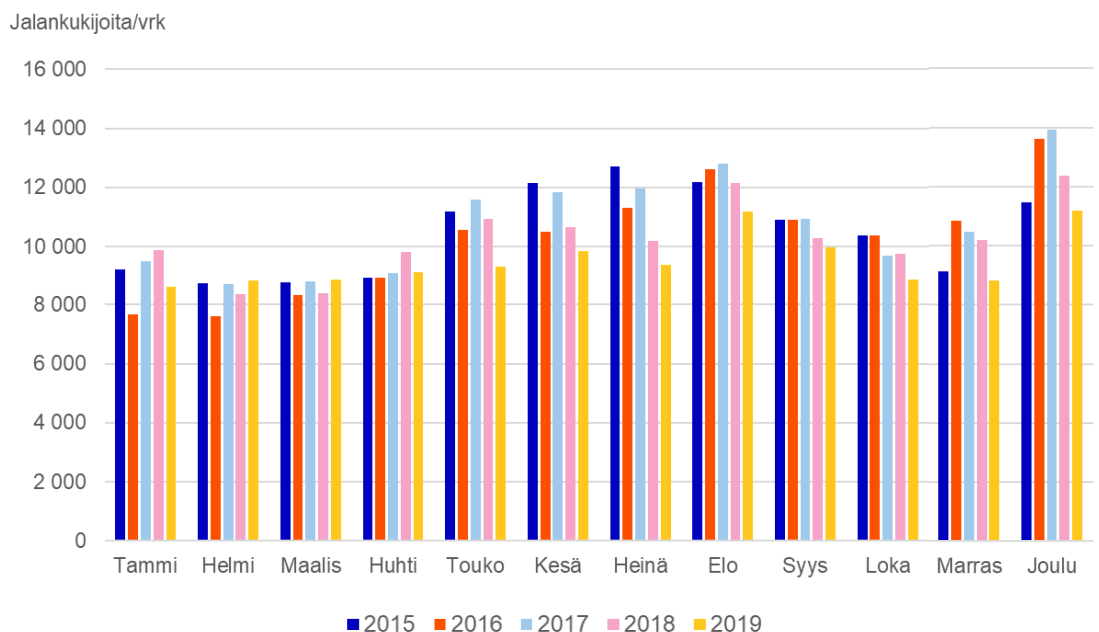
Jalankulkijamäärät kasvoivat edelleen Malmin asemalla

Jalankulkijamääriä seurataan kesällä tehtävillä käsilaskennoilla sekä ympäri vuoden käytössä olevilla kahdeksalla laskentalaitteilla. Vuonna 2019 laskimista kuusi sijaitsi keskustassa tai kantakaupungissa, yksi Malmilla ja yksi Itäkeskuksessa. Jatkuvien laskentatietojen avulla saadaan taustatietoa jalankulun ajallisista ja vuodenajan mukaisista vaihteluista.

Joulukuu ja kesäkuukaudet ovat vilkkaimpia kävelykuukausia ydinkeskustassa. Erityisesti elokuussa ulkomaisten turistien määrä on suurimmillaan. Joulun ostoskausi tuo keskimääräistä enemmän jalan tapahtuvaa asiointia keskusta. Jalankulku on selvästi vähemmän riippuvaista vuodenaikasta kuin pyöräily.

Aleksanterinkadun pisteen, joka mittaa jalankulkijamääriä kadun pohjoispuolella lähellä Mikonkadun kulmaa, ohitti 3,47 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2019. Määrä laski 7 % vuodesta 2018, jolloin jalankulkijoita oli yhteensä 3,75 miljoonaa. Jalankulkijamäärien vähenemiseen vaikutti osaltaan kiinteistöremontti laskentapistestä itään, jonka aikana osa katuosuudesta on ollut huputettuna useita kuukausia. Keskimäärin vuorokaudessa jalankulkijoita oli 9 500 vuonna 2019. Vuonna 2018 jalankulkijoita oli 10 300 vuorokaudessa, 10 800 vuonna 2017, 10 300 vuonna 2016 ja 10 500 vuonna 2015. Vuonna 2019 elokuu ja joulukuu olivat yhtä vilkkaita, molempina Aleksanterinkadun laskentapisteen ohitti 11 173 jalankulkijaa vuorokaudessa. Viime vuosina joulukuu on ollut vuoden vilkkain kuukausi.

Edelliseen vuoteen verrattuna Aleksanterinkadun jalankulkijamäärät kasvoivat vain helmi- ja maaliskuussa. Määrät laskivat vuoteen 2018 verrattuna erityisesti touko-, marras- ja tammi-kuussa. Vuoden 2019 helmi- ja maaliskuu olivat kymmenen vuoden keskiarvoa hieman lämpimämpiä. Heinäkuu oli keskimääräistä hieman kylmempi, kun taas kesäkuu ja elokuu olivat keskimääräistä hieman lämpimämpiä. Säätä enemmän jalankulkijavirtoihin on todennäköisesti vaikuttanut kiinteistöremontin työmaa, joka on ohjannut jalankulkijoita valitsemaan kadun toisen puolen.

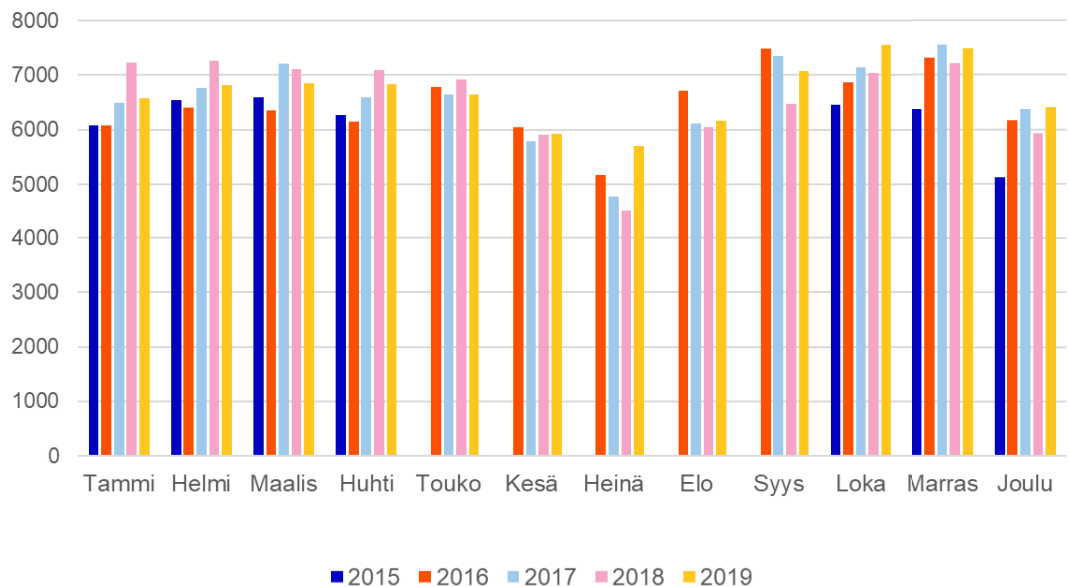


Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Aleksanterinkadun laskentapisteessä vuosina 2015–2019

Malmin asemalla Kirkonkyläntien bussiterminaalista junien laiturialueelle johtavan portaikon ylätasanteella sijaitsevan laskentapisteen laskentatulokset kuvaavat esikaupunkialueen asemanseudun jalankulkua sekä joukkoliikenteen käyttöä. Vuonna 2019 pisteen ohitti yhteensä 2,43 miljoonaa jalankulkijaa, mikä oli 2 % enemmän kuin vuonna 2018. Vuorokaudessa oli keskimäärin 6 700 jalankulkijaa vuonna 2019. Vuonna 2018 ja 2017 jalankulkijoita oli 6 600 vuorokaudessa ja vuonna 2016 6 500. Vuonna 2019 vilkkain kuukausi oli lokakuu, jolloin jalankulkijoita oli vuorokaudessa keskimäärin vajaa 7 600. Verrattuna kantakaupungin ja erityisesti Aleksanterinkadun laskentapisteen jalankulkijamäärien vuosijakaumaan, Malmin tilanne on lähes päinvastainen: määrät tippuvat loma-aikoina kesäkuukausina sekä joulukuussa. Muina vuodenaikoina pisteen jalankulkijamäärien kuukausivaihtelu on vähäisempää ja tuloksissa painottuu arkiliikuminen.

Vuonna 2019 Malmin aseman jalankulkijamäärät olivat edellisvuotta alhaisemmat tammi-toukuussa, mutta loppuvuonna edellisvuotta suuremmat. Erityisesti heinäkuussa aseman jalankulkijamäärät olivat edellisvuotta suuremmat, jolloin lukua nostivat Malmin lentokentällä järjestetyt konsertit, mutta myös syys-, loka- ja joulukuussa jalankulkijoita selvästi edellisvuotta enemmän. Syksy 2019 oli keskimääräistä sateisempi.

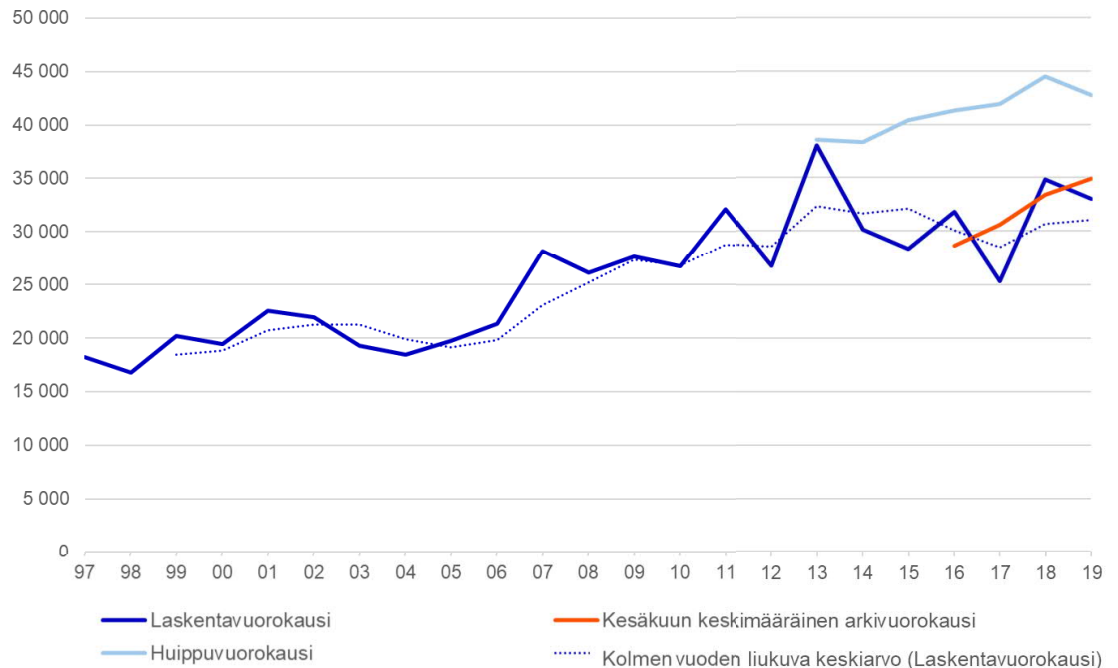
Jalankukijoita/vrk



Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Malmin aseman laskentapisteessä vuosina 2015–2019 (osa vuoden 2015 laskentatuloksista puuttuu Malmin aseman remontista johtuen)

Pyöräliikennemäärät pysyivät hyvällä tasolla, vaikka ennätyksiin ei ylletty

Niemen rajan ylitti kesäkuun 2019 käsilaskennoissa yhteensä 33 000 pyöräilijää vuorokaudessa. Tämä oli 5 % vähemmän kuin kesäkuussa 2018, jolloin vastaava luku oli 34 800 pyöräilijää. Vuoden 2018 tulos oli niemen rajan seurantahistorian toiseksi vilkkain vuoden 2013 jälkeen.



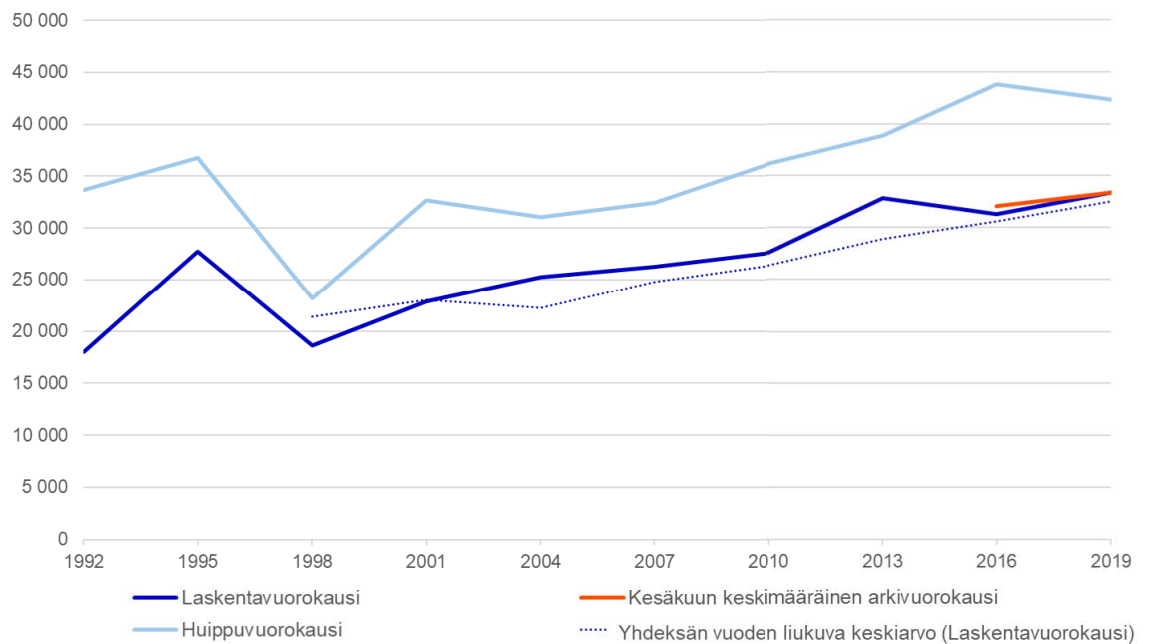
Pyöräliikennemäärä Helsingin niemen rajalla 1997–2019 kesäkuun arkivuorokauden käsilaskennoissa ja kolmen vuoden liukuva keskiarvo

Käsilaskennat tehdään vuosittain kesäkuussa arkipäivinä muutaman viikon aikana, minkä seurauksena sään vaikutus tuloksiin voi olla merkittävä. Vuoden 2019 laskentapäivien osalta sää oli pääosin poutainen ja sadetta osui vain muutamalle päivälle. Vuoden 2018 laskentapäivien sää oli myös hyvä, mutta vuonna 2017 sää oli puolestaan poikkeuksellisen sateinen. Sään vaikutusta kesän laskentoihin poistetaan käyttämällä konelaskentapisteistä saatavia kertoimia.

Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma–pe) niemen rajan ylitti 34 900 pyörällä liikkujaa. Tulos on saatu kertomalla pisteen käsinlaskentatulos lähimmän konepisteen kyseessä olevan käsinlaskentapäivän suhteella kesäkuun arkipäivien keskiarvoon. Kesäkuun keskimääräisen arkivuorokauden liikenne kasvoi 4 % vuodesta 2018, jolloin niemen rajan kesäkuun arkivuorokauden keskiarvo oli 33 400 (huom. 2018 luku korjattu syksyllä 2019). Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 43 300 pyörää, mikä oli 3 % vähemmän kuin huippuliikenne vuonna 2018. Huippuvuorokauden luku kuvaa pyörän käyttäjien mahdollisen enimmäismäärän kyseisenä arkivuorokautena sään ollessa hyvä. Huppuvuorokauden luku on laskettu vuodesta 2019 alkaen kertomalla pisteen käsinlaskentatulos lähimmän konepisteen kyseessä olevan käsinlaskentapäivän suhteella konepisteen touko-elokuun viiden korkeimman arkivuorokauden keskiarvoon. Aiemmin huppuvuorokausi laskettiin Eläintarhan ja Hesperian puiston konepisteiden touko-elokuun viiden korkeimman arkivuorokauden keskiarvon mukaan. Vuoden 2019 niemen rajan tuloksissa hyödynnettiin ensi kertaa suoraan konetuloksia soveltuvin osin.

Kantakaupungin rajan ylittävää pyöräliikennettä seurataan kesäkuussa yhden arkipäivän käsilaskentoina klo 7-19 joka kolmas vuosi.

Kantakaupungin rajan ylitti kesäkuun laskennoissa 33 400 pyörää vuorokaudessa. Edelliseen laskentavuoteen 2016 nähden pyöräliikenne kasvoi 7 % kantakaupungin rajalla, ja vuoteen 2013 nähden vajaa 2 %. Keskimääräiseen kesäkuun arkivuorokauden tasoon kerrottuna kantakaupungin rajalla liikkui 33 300 pyöräilijää. Huippuvuorokautena kantakaupungin rajalla liikkui pyörällä 42 400 henkilöä, mikä on 3 % vähemmän kuin vuonna 2016.



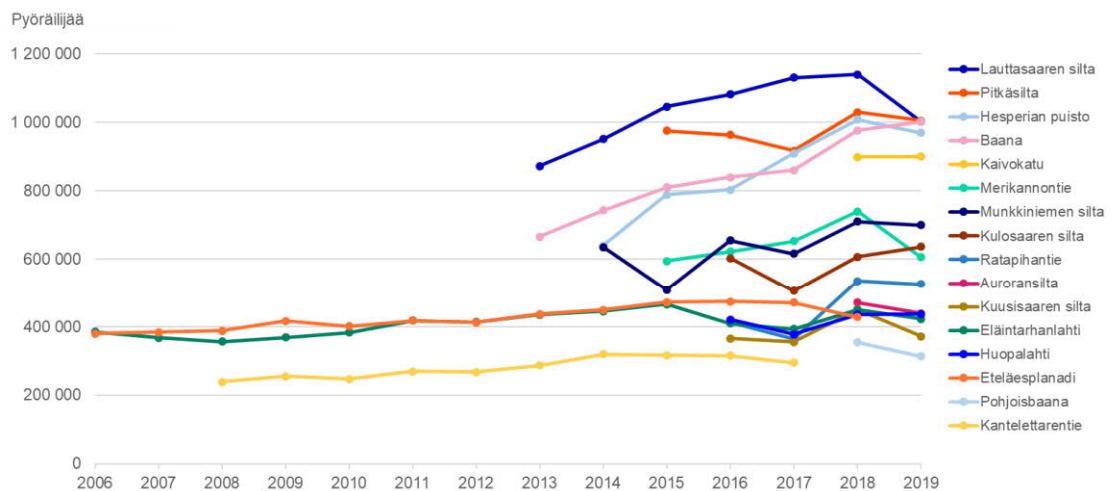
Pyöräliikennemäärä Helsingin kantakaupungin rajalla 1992–2019 kesäkuun arkivuorokauden käsilaskennoissa laskentavuorokautena (ja yhdeksän vuoden liukuva keskiarvo), kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena sekä kesän huippuvuorokautena.

Helsingin pyöräliikennettä seurataan käsilaskentojen lisäksi yhteensä 22 konelaskentapisteellä. Vuonna 2019 tietoja saatiin koko vuoden ajalta 18:stä laskimesta. Jatkuvista laskimista Kanteletarentien laskin oli pois käytöstä koko vuoden, samoin Lauttasaarensillan pohjoispuolen laskin sillan peruskorjauksen suljettua pohjoispuolen liikenteeltä. Lauttasaaren sillan luvut perustuvat sillan eteläpuolen laskurin lukuihin. Työmaat vaikuttivat laskentatulosten saantiin myös Etelä-Esplanadilla elokuuhun asti ja Pohjois-Baanalla loka-marraskuussa, jolloin väylä oli kokonaan suljettu takuukorjauksen vuoksi. Etelä-Esplanadin tietoja ei esitetä vuodelta 2019. Viikintien laskimen luvut ovat olleet epäluotettavia, joten senkään tuloksia ei esitellä tässä. Kehä I laskentapisteellä tietoja kerättiin vain osan vuotta, lähinnä kesäkuukausilta.

Koko vuoden yhteenlaskettujen pyöräliikennemäärien osalta vuonna 2019 automaattisissa laskentapisteissä ei havaittu yhtä paljon pyöräliikennettä kuin 2018, joka oli ennätysellisen vilkas pyöräilyvuosi. Miljoonan pyöräilijän raja ylittyi kuitenkin yhteensä kolmella laskentapisteellä: Lauttasaaren sillalla, Pitkäsillalla sekä Baanalla. Pyöräliikenteen määrä väheni suurimmassa osassa pisteitä edellisvuodesta Baanaa, Kaivokatua, Munkkiniemen siltaa, Kulosaaren siltaa ja Huopalahden pistettä lukuun ottamatta.

Vuonna 2019 vilkkain laskentapiste oli Pitkäsilta, jossa kesän arkivuorokauden keskimääräinen pyöräliikennemäärä oli 5 700. Erittäin vilkkaita reittejä olivat myös Lauttasaaren silta, Baana, Hesperian puisto sekä Kaivokatu. Vuoteen 2018 verrattuna kesän arkivuorokauden keskimääräinen pyöräliikenne oli pienempi lähes kaikissa pisteissä. Tästä poikkeuksena olivat Baana, Kaivokatu ja Kulosaaren silta. Suurimmassa osassa pisteitä vuoden vilkkain pyöräilypäivä oli kesäkuussa. Huippuvuorokauden luvut olivat kaikissa pisteissä edellisvuotta alhaisempia lukuun ottamatta Pitkäsiltää, Huopalahden ja Kehä I:en mittauspisteitä.

Yhteensä 11 laskimessa 9 pisteessä, jotka ovat olleet toiminnassa vähintään vuoden 2016 alusta, vuoden 2019 aikana havaittujen pyöräilijöiden määrä pieneni 6 % edellisvuodesta. Vuoteen 2016 nähden havaittujen pyöräilijöiden määrä kasvoi 6 %, 1,2 % vuodesta 2018 ja 11 % vuodesta 2016. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu pyöräliikenteen määrän kasvu (automaattilaskentapisteissä pyörämäärät kasvavat kolmen edellisen vuoden keskiarvosta) toteutui, pyöräliikenne kasvoi 1,2 % vuosien 2016-2018 keskiarvoon nähden.



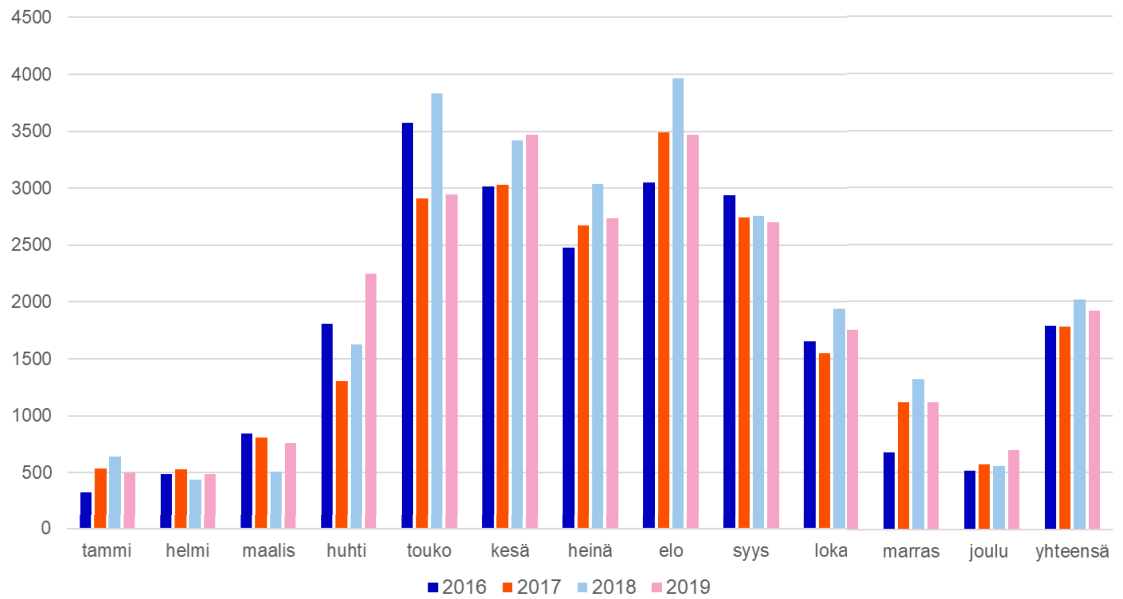
Pyöräliikenteen määrät konelaskentapisteissä vuosina 2006–2019

Vuoden 2019 tammikuu oli hieman keskimääräistä kylmempi ja pyöräliikennettä havaittiin automaattisissa mittauspisteissä (11 laskentapistettä) vähemmän kuin edellisinä vuosina 2018 ja 2017. Kevät jatkui kuitenkin keskimääräistä lämpimämpänä ja pyöräilijämäärät olivat edellisvuotta suuremmat helmi-maaliskuussa. Huhtikuussa pyöräliikennettä oli selvästi aiempia vuosia enemmän. Kuukausi oli keskimääräistä lämpimämpi ja vähäsateisempi. Toukokuu puolestaan oli keskimääräistä sateisempi eikä pyöräliikenteen määrä yltänyt edellisvuoden ennätykseen.

Kesän pyöräliikenne oli melko keskimääräisellä tasolla vilkasta kesäkuuta lukuun ottamatta, jolloin pyöriä havaittiin jopa vuoden 2018 kesäkuuta enemmän. Elokuussa alkanut Lauttasaaren sillan peruskorjaus vähensi sillan pyörämääriä muita pisteitä enemmän. Kesä- ja elokuu olivat vuoden vilkkaimmat pyöräliikenteen kuukaudet. Syyskuussa pyöräliikennettä oli keskimäärin lähes yhtä paljon kuin edellisellä vuonna, marras-lokakuussa taas jonkin verran vähemmän. Joulu-kuu oli tavanomaista lämpimämpi, joskin sateisempi, ja pyörämäärät olivat kaikissa pisteissä edellisvuotta suurempia.

Vaikka vuoden 2018 ennätysmääriin ei pyöräliikenteessä päästyäkään, oli vuoden keskimääräinen vuorokausiliikenne (11 laskentapistettä) silti vuosia 2016 ja 2017 suurempi. Koko vuoden pyöräliikenne jopa kasvoi hieman edellisvuodesta Baanalla (+3 %) ja Kulosaaren sillalla (+5 %), jossa liikennejärjestelyt ovat vakiintuneet Redin valmistumisen jälkeen. Kaivokadulla ja Munkki-

niemen sillalla vuoden 2019 liikennemäärä oli vuoden 2018 tasolla. Muissa pisteissä liikenne väheni. Eniten laskua oli Merikannontielle (-18 %), josta pyöräliikennettä on todennäköisesti siirtynyt Mechelininkadun pyöräkaistoille, sekä Kuusisaarella (-17%). Länsisuunnan pyörämääriin on todennäköisesti jossain määrin vaikuttanut HSL:n vyöhykeuudistus huhtikuun lopusta alkaen, joka on voinut vähentää pyöräilyä Espoosta Helsinkiin suuntautuvilla matkoilla lippujen hintojen laskettua B-vyöhykkeellä entiseen seutulippuun nähden. Lauttasaaren sillalla (-12 %) vaikutti lisäksi työmaa. Pohjoisbaanan pyörämääriä (-11 %) laski takuukorjaus loka-marraskuussa, jolloin väylä oli kokonaan suljettu.



Pyöräliikenteen vaihtelu kuukauden keskimääräisen vuorokausiliikenteen mukaan vuosina 2016–2019 (laskettu 11 konelaskentapisteen keskiarvona)

Autoliikenteen määrät pysyivät lähellä edellisen vuoden tasoa

Helsingin moottoriajoneuvoliikenteen kehitystä seurataan neljällä kehämäisellä ja yhdellä poikittaislaskentalinjalla. Laskentalinjoilla mitataan Helsingin niemen rajan, kantakaupungin rajan, kaupungin nykyisen sekä 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 seurantapisteitä kutsutaan kehälaskentapisteiksi. Kehälaskentapisteitä on yhteensä 50. Liikennesuunnittelun tarpeita varten tehdään mittauksia myös muissa pisteissä, mutta jokavuotista seuranta niistä ei tehdä.

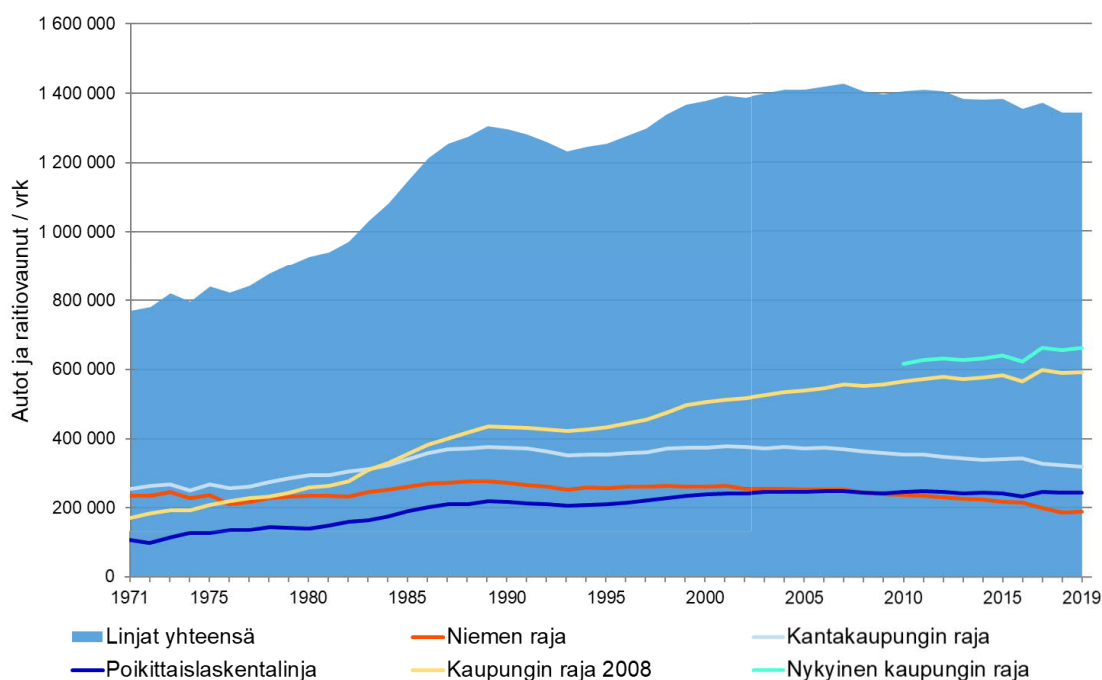
Kehälaskennat tehdään vuosittain syys–lokakuussa arkipäivisin maanantain ja torstain välillä. Saatavat tulokset kuvaavat syksyn keskimääristä arkivuorokausiliikennettä. Perjantain liikennemääriä ei ole liikenteen kehityksen seurannassa käytetty, koska perjantain liikennemäärät ovat aikaisemmin eronneet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

Suurimmassa osassa kehälaskentapisteissä liikennemäärien arvioinnissa hyödynnetään automaattisia liikennelaskentalaitteita. Pisteissä, joissa laskentalaitetta ei ole, toteutetaan manuaalinen laskenta vuosittain. Automaattisten laskentojen lisäksi kaikissa laskentapisteissä toteutetaan myös säännöllisesti manuaalinen käsinlaskenta kehätulosten eri ajoneuvotyyppien jakauman selvittämiseksi.

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

Vuoden 2019 syysarkipäivisin Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 188 000, kantakaupungin rajan 319 000, kaupungin nykyisen rajan 662 000 ja poikittaislinjan 244 000 moottoriajoneuvoa. Verrattuna edelliseen vuoteen liikennemäärät kasvoivat hieman useimmilla laskentalinjoilla, mutta vähenivät kantakaupungin rajalla. Liikennemäärien kehitykseen vaikuttivat erityisesti kantakaupungissa sekä valmistuneet että vuonna 2019 alkaneet suuret katutyömaat sekä liikenteen poikkeusjärjestelyt. Lisäksi Helsingin seudun lippu- ja vyöhykeuudistus heijastui kaupungin rajan liikenteeseen.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana niemen rajan autoliikenteen määrät ovat pudonneet yhteensä 21 %. Viimeisen viiden vuoden aikana laskua on ollut puolestaan 15 %. Kantakaupungin rajan autoliikenne on vähentynyt kymmenessä vuodessa 11 % ja viidessä vuodessa 6 %. Kaupungin rajan ylittävä autoliikenne (vuoden 2008 mukaisen rajan mukaan) on lisääntynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana 6 % ja viiden vuoden aikana 2 %. Poikittaislaskentalinjalla liikennemäärät ovat viimeisen kymmenen vuoden aikana kasvaneet hieman, noin prosentin. Verrattuna viiden vuoden takaiseen poikittaislinjan liikennemäärät ovat pysyneet samalla tasolla. Kaikki laskentalinjat yhteenlaskettuna autoliikenteen määrä syksyllä 2019 oli 4 % pienempi kuin vuonna 2009. Viiden vuoden takaisesta linjojen yhteenlaskettu autoliikennemäärä laski 3 %. Verrattuna edelliseen vuoteen ajoneuvojen määrät pysyivät samalla tasolla.



Moottorijoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla

Moottorijoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2009–2019		Vuosina 2014–2019		Vuosina 2018–2019	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Niemen raja	-51 236	-21 %	-34 456	-15 %	+1 204	+1 %
Kantakaupungin raja	-38 414	-11 %	-18 894	-6 %	-3 435	-1 %
Kaupungin raja 2008	+35 115	+6 %	+14 126	+2 %	+1 193	+0 %
Kaupungin nykyinen raja	-	-	+30 673	+5 %	+5 642	+1 %
Poikittaislinja	+1 689	+1 %	+987	+0 %	+197	+0 %
Linjat yhteensä	-52 846	-4 %	-38 237	-3 %	-841	-0 %

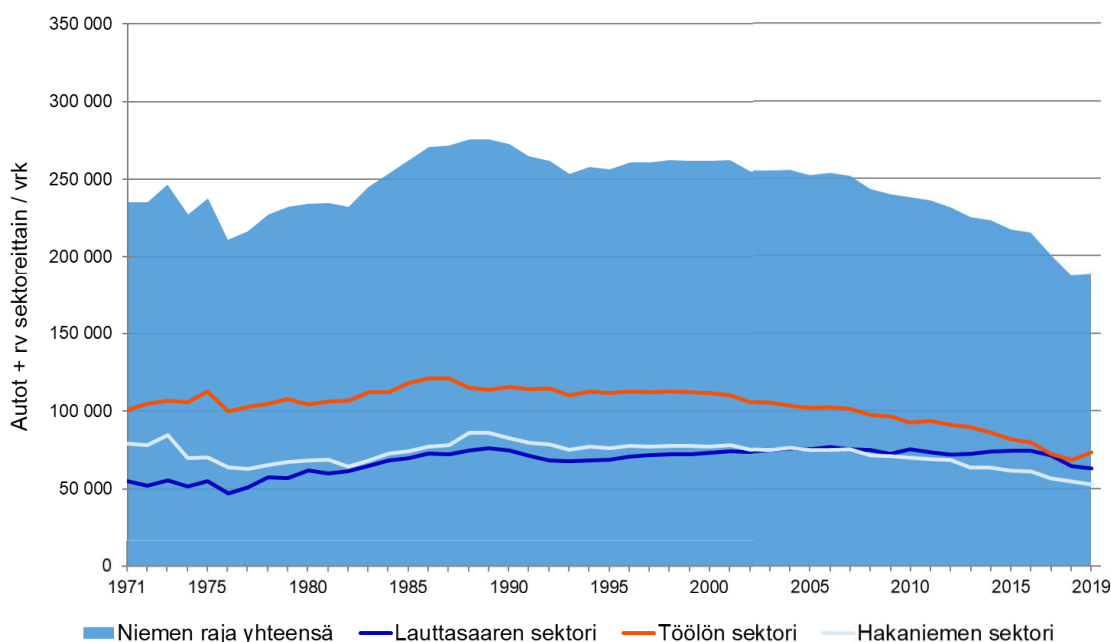
Niemen rajan autoliikennemäärät kasvoivat hieman

Helsingin niemen rajan ylittävä moottorijoneuvoliikenne on vähentynyt 1980-luvun huippuvuosista selvästi, vajaan kolmanneksen. Vähentymää on tapahtunut kaikilla sektoreilla, mutta voimakkainta se on ollut Töölön ja Hakaniemen sektoreilla. Länsimetron avaamisen jälkeen vuonna 2018 myös Lauttasaaren sektorin autoliikennemäärissä on havaittavissa vähentymää. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Lauttasaaren sektorilla autoliikenne on vähentynyt 13 %, Hakaniemen sektorilla 25 % ja Töölön sektorilla 24 %.

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.

Viimeisien vuosien aikana Helsingin keskustassa ja kantakaupungissa on ollut useita katutyömaita, jotka ovat vaikuttaneet autoliikenteen määrään ja reitteihin. Suurista työmaista vuoden 2018 lopulla valmistui Mechelininkadun katutyömaa. Vuonna 2019 valmistui myös Töölön Urheilulehdon ympäristön katujen (Nordenskiöldinkadun ja Reijolankadun) vuonna 2017 alkanut peruskorjaus. Työmaiden valmistuminen heijastui erityisesti vuoden 2019 Töölön sektorin liikennemääriin, sillä ne kasvoivat useissa laskentapisteissä verrattuna vuoden 2018 syksyn määriin.

Vuonna 2019 käynnistyi myös kaksi uutta, suurta työmaata: maaliskuussa Hämeentien remontti sekä elokuussa Lauttasaaren sillan peruskorjaus. Näistä Hämeentien työmaan alkamisen yhteydessä katu suljettiin pysyvästi läpiajavalta henkilöautoliikenteeltä ja kyseinen liikenne ohjattiin muille reiteille, erityisesti Sörnäisten rantatielle. Muutoksien myötä liikennemäärät Pitkäsillalla laskivat (-11 %). Osa Pitkäsillan liikennemäärien laskusta selittyy pisteen yöliikenteen määrän arvioinnissa tapahtuneesta muutoksesta. Vuonna 2019 saatujen päivitettyjen koko vuorokauden liikennemäärätietojen perusteella yön liikennemäärä arvioitiin nyt hieman alhaisemmaksi edellisiin vuosiin verrattuna. Hakaniemen sillan liikenteessä puolestaan tapahtui hieman kasvua (+3 %), mutta Hakaniemen sektorin liikennemäärät kokonaisuudessaan laskivat 3 % vuodesta 2018. Lauttasaaren sillan peruskorjauksen alkaminen on vaikuttanut esimerkiksi käytävissä olevien kaistojen määrään. Länsimetron liikennöinnin alettua Lauttasaaren sektorin autoliikenteen määrät laskivat vuonna 2018 noin 10 % vuodesta 2017. Liikennemäärien lasku jatkui loivana myös vuonna 2019 (-3 % vuodesta 2018).



Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys niemen rajalla

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

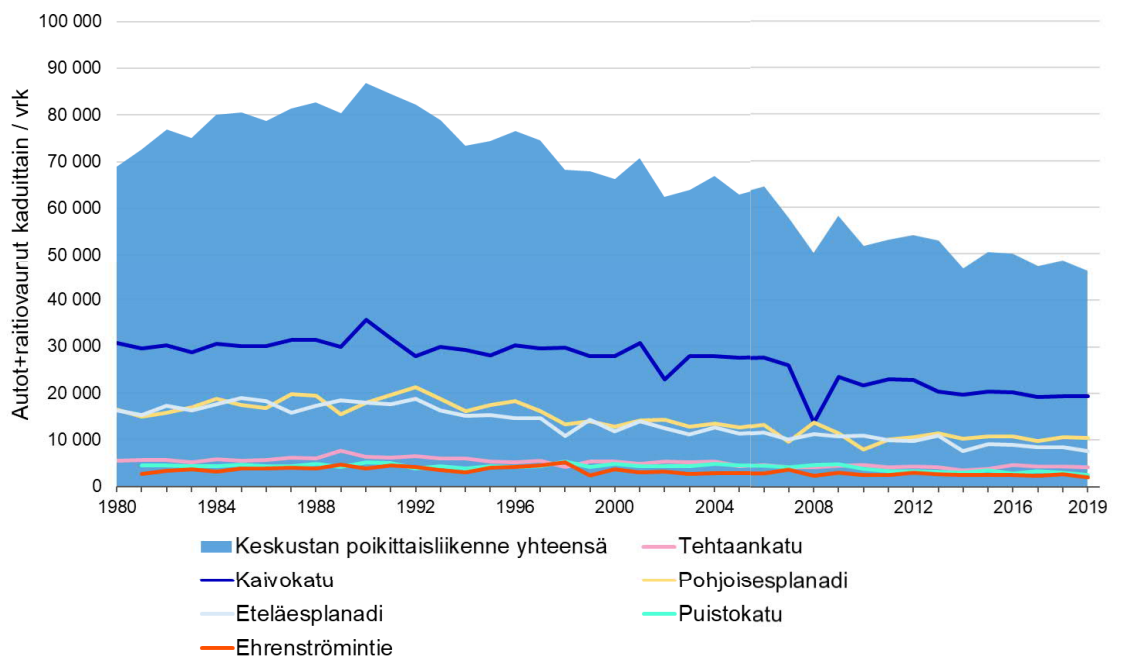
Liikennemäärien (vrk) muutokset

	Vuosina 2009–2019		Vuosina 2014–2019		Vuosina 2018–2019	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Lauttasaaren sektori	-9 746	-13 %	-10 914	-15 %	-1 822	-3 %
Töölön sektori	-23 546	-24 %	-12 808	-15 %	+4 875	+7 %
Hakaniemen sektori	-17 944	-25 %	-10 734	-17 %	-1 849	-3 %
Niemen raja yhteensä	-51 236	-21 %	-34 456	-15 %	+1 204	+1 %

Keskustan poikittainen autoliikenne väheni

Keskustan poikittainen moottoriajoneuvoliikenne on ollut tasaisessa laskussa aina 90-luvun alusta lähtien. Vuoteen 2009 verrattuna liikennemäärät ovat pudonneet linjalla yhteensä 20 %. Vuoden 1990 huippuarvon jälkeen määrät ovat pudonneet liki puoleen. Eniten laskua kymmenessä vuodessa on tapahtunut Puistokadulla (-47 %), Ehrenströmintiellä (-32 %) sekä Eteläesplanadilla (-29 %). Laskentalinjan vilkkaimmassa pisteessä Kaivokadulla laskua on ollut kymmenessä vuodessa 18 %.

Edellisvuoteen verrattuna keskustan poikittaisliikenteen määrät laskivat lähes kaikilla pisteillä. Eniten laskua oli niemen eteläisimmillä, hiljaisilla kaduilla Ehrenströmintiellä (-24 %) ja Puistokadulla (-15 %). Yhtenä syynä niemen eteläisien katujen autoliikenteen määrien laskuun on mahdollisesti ollut Telakkarannan katujen vuonna 2018 alkaneet muutostyöt. Vuonna 2019 Kaivokadun kohdalla liikennemäärät pysyivät lähellä vuoden 2018 tasoa.



Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys

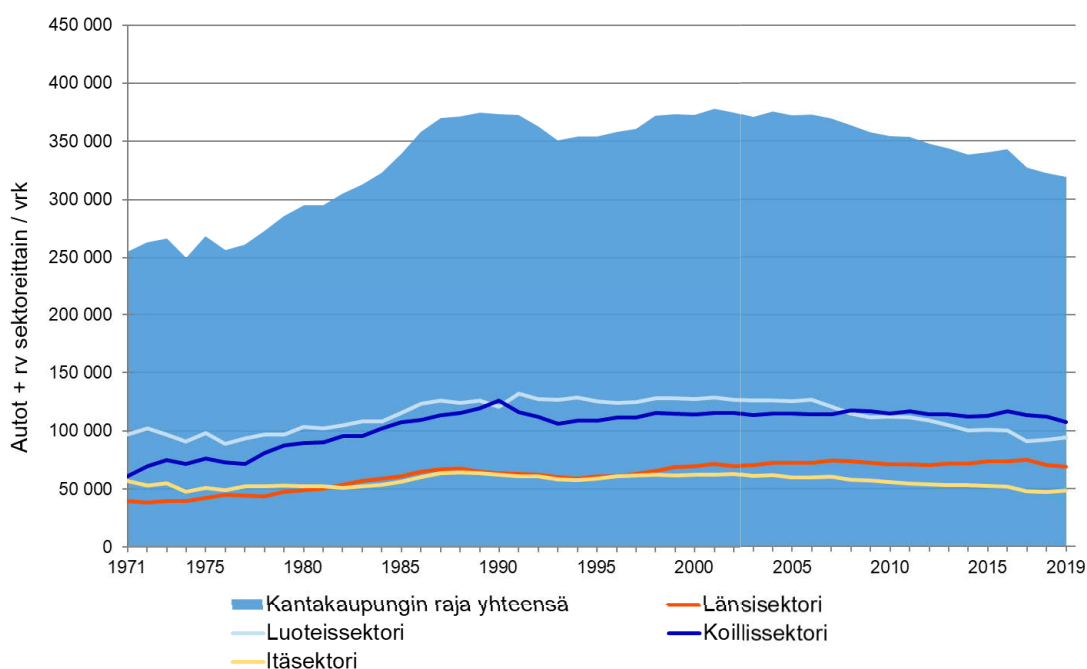
Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2009–2019		Vuosina 2014–2019		Vuosina 2018–2019	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Kaivokatu	-4 180	-18 %	-309	-2 %	-40	-0 %
Pohjoisesplanadi	-1 001	-9 %	+162	+2 %	-212	-2 %
Eteläesplanadi	-3 114	-29 %	+8	+0 %	-779	-9 %
Tehtaankatu	-293	-7 %	+614	+17 %	-131	-3 %
Puistokatu	-2 231	-47 %	-504	-16 %	-433	-15 %
Ehrenströmintie	-994	-32 %	-461	-18 %	-637	-24 %
Keskustan poikittaisliikenne yhteensä	-11 813	-20 %	-490	-1 %	-2 232	-5 %

Kantakaupungin autoliikenteen määrät jatkoivat maltillista laskua

Moottoriajoneuvoliikenteen määrä on vähentynyt selvästi kantakaupungin rajalla 2000-luvun alkuvuosista. Eniten laskua kymmenessä vuodessa on tapahtunut luoteissektorilla (Meilahden silta–Munkkiniemen silta–Mannerheimintie–Ilmalankatu), jossa liikenne on vähentynyt yhteensä 17 400 ajoneuvolla (-16 %). Myös itäisellä sektorilla (Kulosaaren silta) liikenne on vähentynyt merkittävästi vuosikymmenen aikana (-15 %).

Edellisvuoteen verrattuna määrät jatkoivat lähes kaikilla sektoreilla loivaa laskua. Määrät laskivat edellisvuodesta eniten koillissektorilla (Ratapihantie–Mäkelänkatu–Hämeentien silta–Hermanninrantatie), jossa moottoriajoneuvojen määrä putosi vajaalla 4800:lla. Laskua tapahtui myös toista vuotta peräkkäin länsisektorilla (Länsiväylällä). Viime vuosien lasku on todennäköisesti johtunut Espoon ja Helsingin välisen länsimetron liikennöinnistä sekä toisaalta myös länsisektorin linja-autoliikenteen vähenemisestä. Moottoriajoneuvoliikenteen määrät kasvoivat vuoteen 2018 verrattuna hieman itä- ja luoteissektorilla.



Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kantakaupungin rajalla

Kantakaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2009–2019		Vuosina 2014–2019		Vuosina 2018–2019	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Länsisektori	-3 234	-4 %	-3 086	-4 %	-1 812	-3 %
Luoteissektori	-17 396	-16 %	-6 529	-6 %	+1 901	+2 %
Koillissektori	-8 987	-8 %	-4 644	-4 %	-4 788	-4 %
Itäsektori	-8 797	-15 %	-4 635	-9 %	+1 264	+3 %
Kantakaupungin raja yhteensä	-38 414	-11 %	-18 894	-6 %	-3 435	-1 %

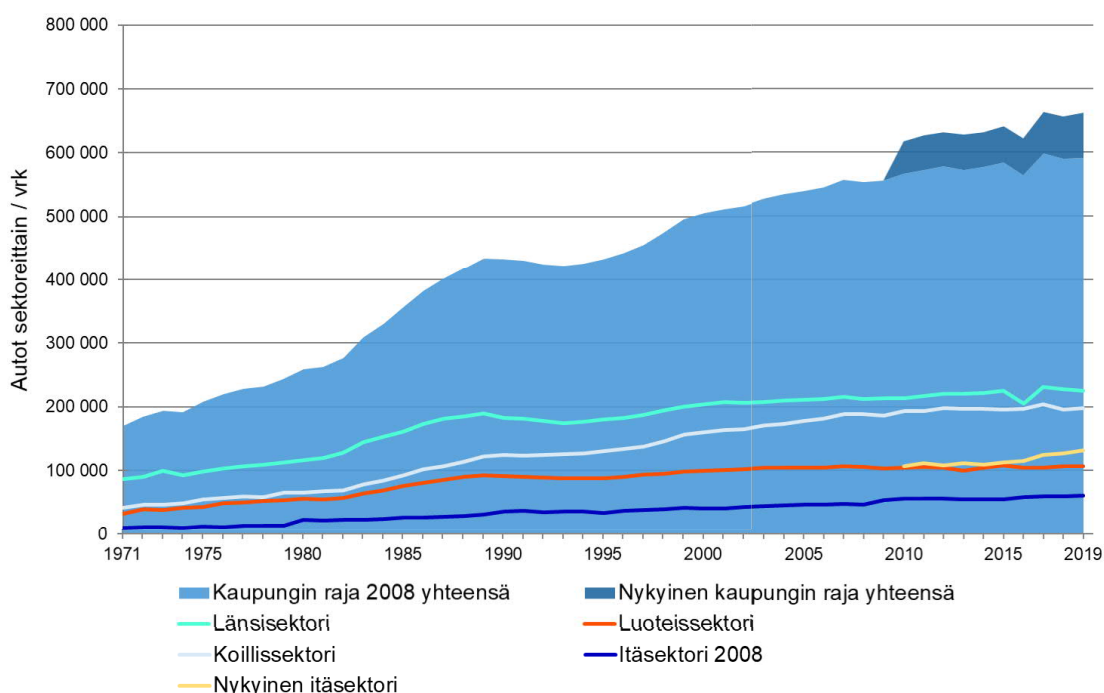
Kaupungin rajan autoliikennemäärät kasvoivat hieman

Kantakaupungin rajan autoliikennemäärät ovat kasvaneet tasaisesti laskentalinjan seurantahistorian aikana. Useimpien sektorien kohdalla kasvu on viimeisen vuosikymmenen aikana kuitenkin loiventunut.

Kaupungin rajan (vuoden 2008 raja) liikenne on kasvanut vuodesta 2009 noin 35 000 moottoriajoneuvolla vuorokaudessa. Vanhalla rajalla määrällisesti eniten kasvua on tapahtunut koillissektorilla (Tuusulanväylän ja Lahdenväylän välinen käytävä), jossa vuorokauden liikenne on kasvanut noin 13 000 ajoneuvolla. Länsisektorilla (Länsiväylä–Kehä I) liikennemäärät ovat kasvaneet kymmenessä vuodessa noin 12 000 ajoneuvolla (+6 %) ja itäsektorilla (Porvoonväylän itäpuoli) noin 7000 ajoneuvolla (+13 %) ja luoteissektorilla (Vihdintie–Hämeenlinnanväylä) vajaalla 4000 ajoneuvolla (+3 %). Vuoden 2008 mukaisen kaupungin rajan lisäksi vuosittain seurataan uutta kaupungin rajaa, joka syntyi, kun Östersundom liitettiin osaksi Helsinkiä vuonna 2009. Uudella

itäsektorilla on moottoriajoneuvoliikenteen määrät ovat kasvaneet viiden vuoden aikana huomattavasti, noin 22 000 ajoneuvolla, mikä on 20 % enemmän kuin vuonna 2014.

Vuoden 2019 huhtikuussa voimaan tullut joukkoliikenteen lippu- ja vyöhykeuudistus vaikutti mahdollisesti kaupungin rajan liikennemääriin. Uudistuksen myötä erityisesti idässä merkittävä osa Espoota ja pohjoisessa osa Vantaata siirtyi osaksi edullisempaa vyöhykettä, mikä on mahdollisesti siirtänyt liityntäliikennettä Helsingin rajan ulkopuolelle tai siirtänyt aikaisemmin henkilöautolla tehtyjä, kaupungin rajan ylittäviä matkoja joukkoliikenteen piiriin. Vuoteen 2018 verrattuna moottoriajoneuvoliikenteen määrät laskivat hieman länsi- ja luoteissektorilla. Vastaavasti Idässä Östersundom siirtyi kalliimman joukkoliikennevyöhykkeen piiriin, mikä todennäköisesti selittää ainakin osittain uuden kaupunginrajan liikennemäärien kasvua.



Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kaupungin rajalla

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

	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2009–2019		Vuosina 2014–2019		Vuosina 2018–2019	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Länsisektori	+11 774	+6 %	+4 128	+2 %	-2 284	-1 %
Luoteissektori	+3 577	+3 %	+2 814	+3 %	-118	-0 %
Koillissektori	+12 779	+7 %	+1 370	+1 %	+2 978	+2 %
Itäsektori 2008	+6 985	+13 %	+5 814	+11 %	+617	+1 %
Nykyinen itäsektori			+22 361	+20 %	+5 066	+4 %
Kaupungin raja yhteensä (vuoden 2008 rajan mukaan)	+35 115	+6 %	+14 126	+2 %	+1 193	+0 %

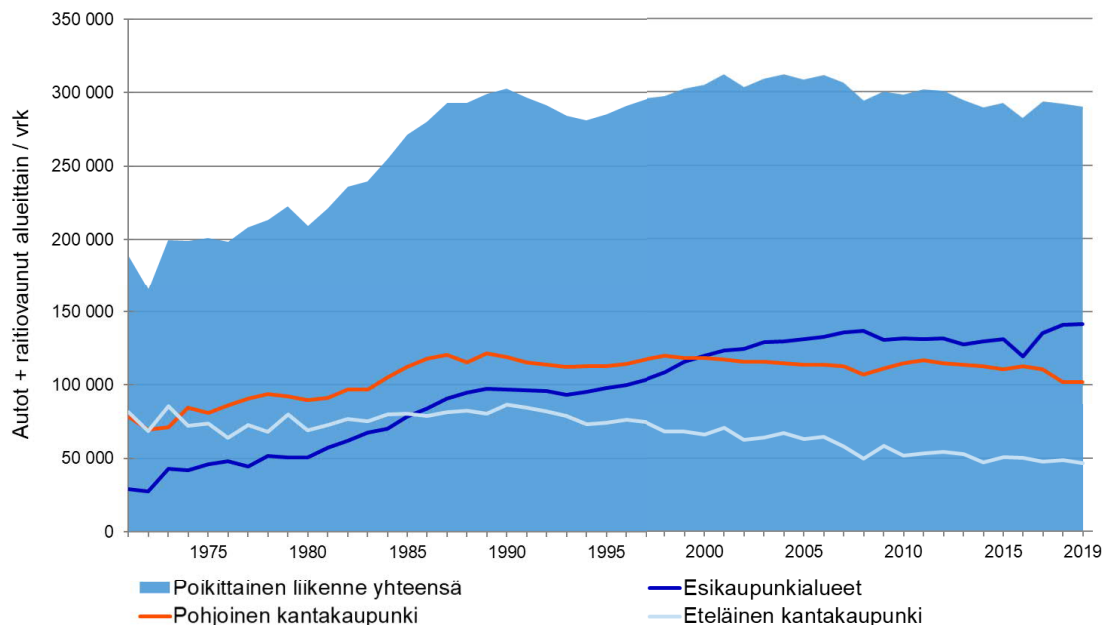
Poikittaislinjan liikennemäärät laskivat keskustassa

Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen yhteenlasketut määrät ovat olleet loivassa laskussa vuosituhannen alun jälkeen. Viimeisen kymmenen vuoden aikana määrät ovat vähentyneet erityisesti eteläisessä kantakaupungissa (-20 %), mutta myös pohjoisessa kantakaupungissa (-9 %). Esikaupunkialueilla määrät kasvoivat vuoteen 2009 verrattuna 9 %.

Vuoteen 2018 verrattuna liikennemäärät kasvoivat hieman esikaupunkialueen pisteiden (Kehä I–Pirkkolantie–Metsäläntie) osalta. Raide-Jokerin työmaasta johtuen autoliikenteen määrät laskivat Pirkkolantien pisteessä merkittävästi, 3000 ajoneuvolla (-48 %) verrattuna vuoteen 2018. Liikenteestä osa siirtyi todennäköisesti Kehä I:lle, jossa liikennemäärät kasvoivat noin 3400 ajoneuvolla (+3 %). Myös Metsäläntien liikennemäärät kasvoivat hieman edellisvuodesta.

Pohjoisen kantakaupungin osalta (Hakamäentie–Nordenskiöldinkatu–Helsinginkatu) moottoriajoneuvoliikenteen määrän kasvu loiventui verrattuna edeltävien vuosien kasvuun ja pysyi lähellä vuoden 2018 tasoa. Pohjoisen kantakaupungin laskentapisteen sisällä liikennemäärä kasvoi edellisvuoteen verrattuna eniten Nordenskiöldinkadulla (+15 %), jonka peruskorjaus valmistui vuoden 2019 alussa. Saman aikaisesti Hakamäentien sekä Helsinginkadun moottoriajoneuvoliikenteen määrät puolestaan laskivat.

Eteläisen kantakaupungin (kaivokatu–Pohjoisesplanadi–Eteläesplanadi–Tehtaankatu–Puistokatu–Ehrenströmintie) osalta liikennemäärät laskivat 5 %. Vuoden 2018 eteläisen kantakaupungin edellisessä julkaisussa ilmoitettu liikennemäärä oli virheellisesti liian pieni. Tulos on korjattu tämän julkaisun kuvioon sekä huomioitu liikennemäärien muutostaulukon luvuissa.



Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys

Poikittaislaskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen kehitys viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana

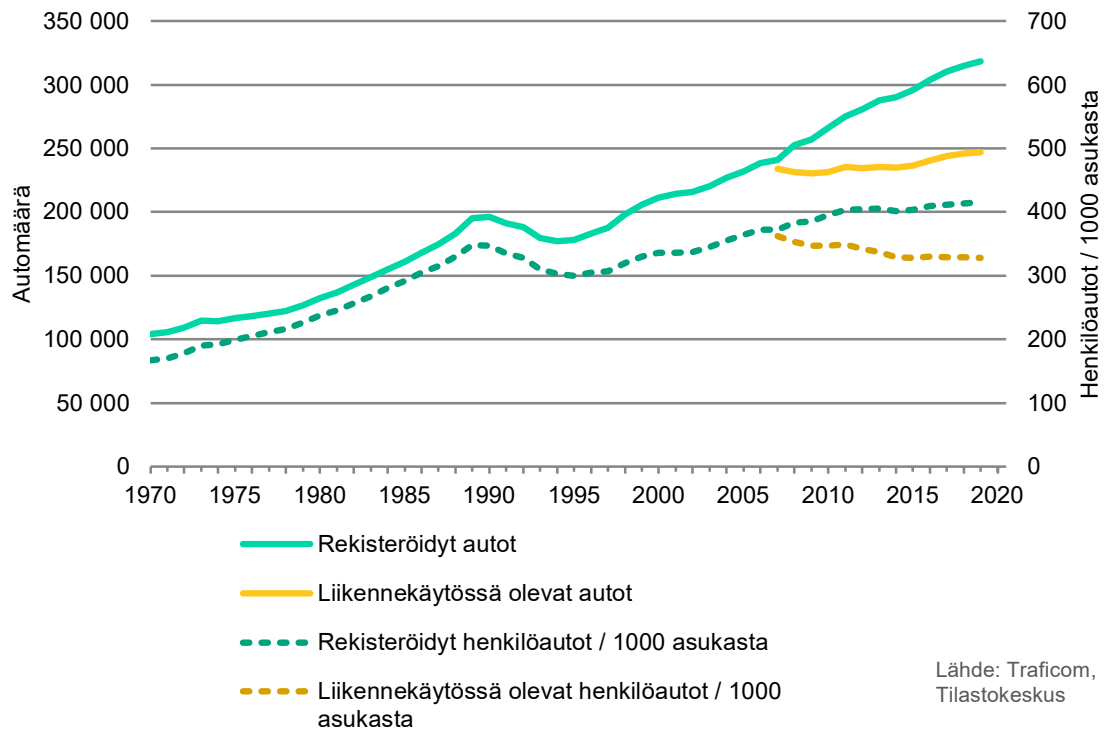
	Liikennemäärien (vrk) muutokset					
	Vuosina 2009–2019		Vuosina 2014–2019		Vuosina 2018–2019	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Esikaupunkialueet	+11 186	+9 %	+12 010	+9 %	+592	+0 %
Pohjoinen kantakaupunki	-9 497	-9 %	-11 023	-10 %	-395	-0 %
Eteläinen kantakaupunki	-11 813	-20 %	-490	-1 %	-2 232	-5 %
Poikittainen liikenne yhteensä	-10 124	-3 %	+497	+0 %	-2 035	-1 %

Autokannan kehitys Helsingissä

Tilastokeskuksen koostaminen ajoneuvokannan tilastojen mukaan vuoden 2019 lopussa Helsingissä oli rekisteröity vajaa 319 000 autoa, joista liikennekäytössä oli 247 000. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 3800:lla ja liikennekäytössä olevien noin 600:lla. Viimeisen viiden vuoden aikana rekisteröityjen autojen määrä on lisääntynyt 28 000:lla ja liikennekäytössä olevien määrä 12 000 autolla. Liikennekäytössä olevien autojen osuus kaikista autoista on Helsingissä laskenut vuosi vuodelta. Uusia autoja rekisteröidään enemmän kuin vanhoja poistuu rekisteristä. Autokannan uusiutuessa vanhat autot jäävät usein vara-autoiksi ja poistetaan liikennekäytöstä. Näin liikennekäytöstä poistettujen autojen osuus kasvaa jatkuvasti.

Vuonna 2019 henkilöautoja Helsingissä oli rekisterissä 272 000 ja liikennekäytössä 215 000. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohti (eli henkilöautotiheys) oli Helsingissä vuoden 2019 lopussa 415. Henkilöautotiheys kasvoi 0,5 % edellisestä vuodesta. Liikennekäytössä oli 328 henkilöautoa 1 000 asukasta kohden. Määrä väheni edellisestä vuodesta 0,3 %. Henkilöautotiheys on kasvanut viimeisen viiden vuoden aikana 3,5 %. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys on samana aikana laskenut 0,3 %.

Pääkaupunkiseudun muihin kuntiin ja koko Suomeen verrattuna Helsingin liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä asukasluvuun suhteutettuna on alhainen. Muissa pääkaupunkiseudun kunnissa liikennekäytössä oli 442 henkilöautoa 1000 asukasta kohden (Espoon, Kauniaisten ja Vantaan keskiarvo). Manner-Suomen keskiarvo oli 495 henkilöautoa 1000 asukasta kohden.



Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys (1970-2019)