Helsinki

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2023:5

Pyöräilybarometri 2022

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2023:5

Pyöräilybarometri 2022

ISS-Otantatutkimus Oy

Kannen kuva | Jussi Hellsten / Helsingin kaupunki

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-217-3

ISSN | 2489-4230

Sisällys

Tiivistelmä 5

Sammanfattning 6

Summary 7

1 Johdanto 8

1.3 Tutkimuksen tarkoitus 8

1.4 Tutkimuksen kohderyhmät, haastattelumäärät ja näytteenmuodostus 8

1.5 Aineistonkeruu 8

1.6 Tulosten luotettavuus 9

2 Aineiston rakenne 10

3 Tulokset 14

3.3 Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä 14

3.4 Pyörällä liikkuminen 15

3.5 Pyöräilyn useus lumettomana aikana 17

3.6 Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina 18

3.7 Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä 19

3.8 Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä 20

3.9 Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä 21

3.10 Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän 26

3.11 Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä 28

3.12 Pääasiallinen syy pyöräilyyn 30

3.13 Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile 32

3.14 Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttö Helsingissä 34

Liite 1: Tulokset taustaryhmittäin 37

Liite 2: Luotettavuusrajataulukot 72

Liite 3: Kysymyslomake 74

Kuvailulehti 84

Presentationsblad 85

Description 86

Tiivistelmä

Pyöräilybarometrissa selvitetään helsinkiläisten asennetta pyöräilyn edistämiseen sekä pyörällä liikkuvien asukkaiden käsityksiä pyöräilyolosuhteista ja pyöräilyn laadusta Helsingissä. Barometri toistetaan kahden vuoden välein ja se toteutettiin nyt viidennen kerran.

Tutkimuksen mukaan 55 % Helsingin aikuisväestöstä liikkuu pyörällä vähintään kerran viikossa lumettomana aikana. Osuus on laskenut noin kolme prosenttiyksikköä vuoteen 2020 verrattuna. Myös päivittäin pyörällä kulkevien osuudessa on nähtävissä hieman laskeva trendi. Samalla aiempaa harvemmat liikkuvat pyörällä ympäri vuoden. Helsingin aikuisväestöstä joka kymmenes liikkuu pyörällä ympäri vuoden. Talvipyöräilyn vähenemisen taustalla on todennäköisesti runsasluminen talvi ja kasvanut tyytymättömyys pyöräväylien talvihoitoon.

Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä on työ- tai opiskelumatka, osuuden ollessa 44 % pyörällä tehdyistä matkoista. Osuus on pysynyt jokseenkin samana. Pyörän käyttöä perustellaan tavallisimmin liikkumismuodon kätevyydellä, mutta lähes yhtä moni pitää tärkeänä myös sen myönteistä vaikutusta terveyteen ja fyysiseen kuntoon. Pyörä täydentää myös muita liikkumismuotoja: päivittäin pyörällä liikkuvista lähes joka viides käyttää päivittäin myös joukkoliikennettä.

Tutkimuksen mukaan asukkaat tukevat edelleen vahvasti Helsingin tavoitetta edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja. 94 % aikuisväestöstä suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen. Osuus on sama kuin vuonna 2020. Pyöräilevien asukkaiden mielestä Helsinki on melko hyvä pyöräilykaupunki ja tyytyväisyys on pysynyt yhtä hyvänä vuoteen 2020 verrattuna. Valtaosa pyörää käyttävistä asukkaista (89 %) on tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Tyytyväisyys pyöräilyn turvallisuuteen on edelleen hieman kasvanut. Käsitys pyöräilyn sujuvuudesta on pysynyt samana. Tutkimuksen mukaan juuri sujuvuutta parantamalla voidaan parhaiten vaikuttaa pyöräilijöiden käsitykseen Helsingistä pyöräilykaupunkina.

Pyöräilykokemukseen vaikuttavista asioista eniten tyytymättömyyttä herättää työmaa-aikaiset poikkeusjärjestelyt, risteysalueiden järjestelyt pyöräilijöille sekä pyöräväylien talvihoito. Käsityksissä risteysalueiden järjestelyistä on havaittavissa pientä myönteistä kehitystä. Sen sijaan tyytymättömyys talvihoitoon on lisääntynyt selvästi. Myös pyöräilyn sujuvuudessa ja etenkin turvallisuudessa on vielä parannettavaa. Lähes joka viides pyörää käyttävistä kokee turvattomuutta liikkuessaan pyörällä Helsingissä. Kantakaupungin asukkaissa on hieman enemmän tyytymättömyyttä pyöräilyolosuhteisiin kuin esikaupungissa, vaikka myönteistä kehitystä onkin havaittavissa.

Helsinkiläisten pyörällä liikkumista voidaan lisätä panostamalla pyörien pysäköintipaikkojen turvallisuuteen sekä pyöräväyläverkon kattavuuteen ja yhtenäisyyteen. Asiaa edistäisi myös pyöräilyn parempi turvallisuus ja pyöräilijöiden parempi huomioiminen risteysalueiden järjestelyissä.

Sähköavusteisten pyörien (6 %) käyttö on edelleen verrattain vähäistä, mutta osuus on kaksinkertaistunut. Tavarapyörien (2 %) käyttö on pysynyt ennallaan. Myös Helsingin yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttö on kasvanut: useampi kuin joka neljäs asukas on kokeillut niitä ja 5 prosenttia käyttää niitä vähintään kerran viikossa.

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin elokuussa 2022 ja otos edustaa 18–74-vuotiaita helsinkiläisiä. Haastatteluja tehtiin yhteensä 2002. Tutkimuksen toteutti Otantatutkimus Oy Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön toimialan toimeksiannosta.

Sammanfattning

Cykelbarometern utreder Helsingforsbornas inställning till att främja cykling samt de cyklande stadsbornas uppfattningar om cykelförhållandena och cyklingens kvalitet i Helsingfors. Barometern görs på nytt vartannat år och genomfördes nu för femte gången.

Undersökningen visar att 55 procent av den vuxna befolkningen i Helsingfors cyklar minst en gång i veckan under den snöfria tiden. Andelen har gått ner med cirka tre procentenheter jämfört med 2020. Man kan observera en fallande trend också i andelen invånare som cyklar varje dag. Samtidigt cyklar allt färre människor året runt. Var tionde vuxen i Helsingfors cyklar året runt. Minskningen av vintercyklingen beror sannolikt på snörika vintrar och det ökade missnöjet med vinterunderhållet av cykellederna.

Det vanligaste syftet för en cykeltur är arbets- eller studieresor, vilka utgör 44 procent av cykelturerna. Andelen har förblivit ungefär densamma. Användningen av cykeln motiveras vanligtvis med att cykling är ett behändigt färdsätt, men för nästan lika många är även dess positiva effekter på hälsan och den fysiska konditionen viktiga. Cykeln är också ett komplement till övriga färdsätt: nästan var femte av dem som cyklar dagligen använder också kollektivtrafiken dagligen.

Enligt undersökningen stöder invånarna fortfarande kraftigt Helsingfors stads mål att främja cykling och förbättra förhållandena för cyklister. Upp till 94 procent av den vuxna befolkningen förhåller sig positivt till att främja cykling. Andelen är lika stor som 2020. Enligt de cyklande stadsborna är Helsingfors en ganska bra cykelstad, och nöjdheten är på samma nivå som 2020. Merparten av de stadsbor som använder cykel (89 procent) är antingen nöjda eller ganska nöjda med Helsingfors som cykelstad. Nöjdheten med säkerheten för cyklister har fortsättningsvis ökat något. Uppfattningen om cyklingens smidighet har förblivit densamma. Enligt undersökningen kan cyklisternas uppfattning om Helsingfors som cykelstad påverkas bäst just genom att förbättra smidigheten.

Av de faktorer som påverkar cykelupplevelsen väcker specialarrangemang på cykelbanor under byggarbeten, arrangemangen för cyklister i korsningar och vinterunderhållet av cykelleder mest missnöje. I uppfattningarna om korsningsarrangemangen kan en liten positiv utveckling skönjas. Däremot har missnöjet med vinterunderhållet ökat betydligt. Även cyklingens smidighet och i synnerhet säkerhet måste ännu förbättras. Nästan var femte cyklist upplever otrygghet när de cyklar i Helsingfors. Invånarna i innerstaden är något mer missnöjda med förutsättningarna för cyklingen än invånarna i förorterna, även om en positiv utveckling kan skönjas.

Cyklingen kan ökas i Helsingfors genom att satsa på säkra parkeringsplatser för cyklar samt ett omfattande och enhetligt nätverk av cykelbanor. Även en bättre cykelsäkerhet och bättre beaktande av cyklister i korsningsarrangemangen skulle främja cyklingen.

Elassisterade cyklar (6 %) används fortsättningsvis i relativt liten utsträckning, men andelen har fördubblats. Användningen av lastcyklar (2 %) har förblivit på samma nivå. Även användningen av hyrbara elsparkcyklar har ökat: fler än var fjärde invånare har testat dem och fem procent använder dem minst en gång i veckan.

Undersökningsmaterialet samlades in genom telefonintervjuer i augusti 2022 och urvalet representerar helsingforsare i åldern 18–74 år. Det gjordes sammanlagt 2002 intervjuer. Undersökningen genomfördes av Otantatutkimus Oy på uppdrag av Helsingfors stads stadsmiljösektor.

.

Summary

The purpose of the cycling barometer is to establish the attitudes of Helsinki residents towards the promotion of cycling and the views of those residents who cycle regarding the cycling conditions and the quality of cycling in Helsinki. The barometer is repeated every two years, and the most recent survey was the fifth one carried out so far.

The survey shows that 55% of Helsinki's adult population cycle at least once a week during snow-free periods. The percentage has decreased by approximately three percentage points since 2020. A slightly decreasing trend in the proportion of those cycling every day can also be seen. At the same time, fewer people than before are cycling all year round. One in ten residents of the adult population in Helsinki cycles all year round. This decrease in cycling during winter is likely caused by a winter with little snow and increased dissatisfaction with the winter maintenance of cycling roads.

Commuting to work or studies is the most common reason for cycling, with the percentage being 44% of all journeys made by bicycle. This percentage has remained roughly the same. The respondents most commonly stated convenience as their reason for opting for cycling, but roughly as many also found its positive effects on health and physical fitness important. Cycling also complements other modes of travel: Nearly one in five of those cycling daily also uses public transport on a daily basis.

According to the survey, residents continue to show strong support for Helsinki's goal of promoting cycling and improving cycling conditions. A total of 94% of the adult population consider the promotion of cycling as a positive thing. The percentage is the same as in 2020. Residents who cycle think that Helsinki is a fairly good city for cycling, and their satisfaction level has remained as good as it was in 2020. The majority of residents who cycle (89%) are satisfied or fairly satisfied with Helsinki as a cycling city, The level of satisfaction with the safety of cycling has continued to rise slightly. The perception of the efficiency of cycling has remained unchanged. The survey indicates that the best way to influence cyclists' views about Helsinki as a cycling city is indeed to focus on improving the efficiency of this transport mode.

When it comes to matters that affect the cycling experience, the most dissatisfaction is caused by exceptional traffic arrangements during construction work, crossing arrangements for cyclists and the winter maintenance of cycling roads. A slight improvement in the perception of crossing arrangements can be seen. The level of dissatisfaction with winter maintenance has, however, increased clearly. There is also still room for improvement in regard to the efficiency and, in particular, the safety aspects of cycling. Nearly one in five cyclists feel unsafe when cycling in Helsinki. Inner city residents are slightly more dissatisfied with the cycling conditions than those living in the suburbs, even though improvements can be seen.

The amount of cycling can be increased in Helsinki by investing in bike parking safety as well as the cycling network's coverage and uniformity. This could also be promoted by greater cycling safety and better consideration of cyclists in crossing arrangements.

The proportion of those using electric bicycles (6%) remains relatively small, but it has doubled. The proportion of those using cargo bicycles (2%) has remained unchanged. The number of those using shared electric scooters in Helsinki has also increased: more than one in four residents has tried them, and five per cent are using them at least once a week.

The survey data was collected through telephone interviews in August 2022, and the sample represents Helsinki residents aged 18–74. The total number of interviews conducted was 2002. The study was carried out by Otantatutkimus Oy by commission of the City of Helsinki Urban Environment Division.

1 Johdanto

Tämän tutkimuksen on tehnyt Otantatutkimus Oy Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön toimialan toimeksiannosta.

1.3 Tutkimuksen tarkoitus

Barometrin tarkoituksena on mitata pyöräilyolosuhteita ja pyöräilyn laatua Helsingissä sekä saada taustatietoa pyörällä liikkuvista helsinkiläisistä. Tutkimus on osa laajempaa pyöräilyn seurannan kokonaisuutta. Nyt toteutettu pyöräilybarometri on jatkoa vuosina 2014, 2016, 2018 ja 2020 toteutetuille tutkimuksille. Tutkimus on tarkoitus toistaa jatkossakin saman sisältöisenä kahden vuoden välein. Näin pyöräilyolosuhteiden laadun kehitystä voidaan luotettavasti seurata.

1.4 Tutkimuksen kohderyhmät, haastattelumäärät ja näytteenmuodostus

Tutkimuksen kohderyhmänä oli Helsingin kaupungin 18–74 vuotta täyttänyt väestö. Kyselyn painopiste oli kuitenkin pyörää käyttävissä asukkaissa niin, että valtaosa kysymyksistä kohdistettiin vain pyörän käyttäjille. **Tutkimuksessa pyöräilijäksi määriteltiin helsinkiläinen, joka liikkuu pyörällä vähintään kerran viikossa lumettomana aikana (päivittäin/lähes päivittäin tai 2–3 kertaa viikossa tai kerran viikossa).**

Asukkaita haastateltiin yhteensä 2002. Otos muodostettiin satunnaispoimintana puhelinnumeromassasta postinumeroalueittain. Haastatteluja tehtäessä noudatettiin otoskehikkoa, jossa oli määritelty haastattelumäärät sukupuolen ja ikäryhmän mukaan alueittain. Aluekiintiöinä oli jako kantakaupunkiin ja esikaupunkialueeseen. Taulukoinnissa aineisto laajennettiin vastaamaan Helsingin väestöä (18–74-vuotiaat asukkaat). Asukkaiden todellinen väestöosuus on N=483103 mainitussa ikäryhmässä.

Vastaajista 1105 täytti pyöräilijän määritelmän, osuus kaikista vastaajista on 55 %. Pyörää käyttävien helsinkiläisten todellinen väestöosuus on N=265 953.

1.5 Aineistonkeruu

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin tietokoneohjatun CATI-ohjelmiston avulla elokuussa viikoilla 33–35. Haastattelun kesto oli keskimäärin 12 minuuttia. 6191 tavoitetuista asukasnäytteeseen kuuluvista henkilöistä kieltäytyi haastattelusta.

Barometrin sisältö pysyi samana kuin vuonna 2020, poisjätettyä korona-aiheista kysymystä lukuun ottamatta.

1.6 Tulosten luotettavuus

Tämä raportti sisältää tiivistelmän tuloksista ja kuviot taustaryhmittäin. Taulukoinnit ovat erillisessä tiedostossa. Lomakkeen avoimet vastaukset on luokiteltu ja sisällytetty taulukointiin. Tutkimus on tehty SFS-ISO 20252 laatustandardin mukaisesti.

Vaikka otos on tilastollisesti edustava, tulokset ovat otoksen avulla saatuja estimaatteja, joihin saattaa sisältyä tiettyä satunnaistekijöiden aiheuttamaa poikkeamaa. Virhemarginaalin suuruus riippuu näytteen tai osanäytteen koosta ja tulokseksi saadusta prosenttiluvusta. Koko otoksessa (n=2002 asukasta) virhemarginaali on enimmillään ± 2.2 %-yksikköä ja polkupyörää käyttävien asukkaiden osalta (n=1105) ± 3.0 %-yksikköä.

Verrattaessa kahdesta eri tutkimuksesta saatuja tuloksia (vuosien 2014, 2016, 2018 ja 2020 barometrit), luottamusväli on koko näytteessä (n=2002 asukasta) suurimmillaan ± 3.1 %-yksikköä.

Taulukko 1: Vuoden 2022 ja aiempien tutkimuskierrosten tulosten välisten erotusten merkitsevyys 95 %-luottamustasolle.

VUODEN 2022 JA AIEMPIEN TULOSTEN EROTUSTEN MERKITSEVYYS (95 %-luottamustaso)						
KAIKKI ASUKKAAT	%-luku, joka tuli tulokseksi 2022 tutkimuksessa					
2022: n=2002, Aiemmat tutkimuskierrokset: n=2004–2010	1 tai 99 %	10 tai 90 %	20 tai 80 %	30 tai 70 %	40 tai 60 %	50 %
Vuoden 2022 ja aiemman tutkimuskierroksen tuloksen erotus oltava vähintään (%-yksikköä):	0,6	1,9	2,5	2,8	3,0	3,1
PYÖRÄILIJÄT	%-luku, joka tuli tulokseksi 2022 tutkimuksessa					
2022: n=1105, Aiemmat tutkimuskierrokset: n=1136–1182	1 tai 99 %	10 tai 90 %	20 tai 80 %	30 tai 70 %	40 tai 60 %	50 %
Vuoden 2022 ja aiemman tutkimuskierroksen tuloksen erotus oltava vähintään (%-yksikköä):	0,8	2,5	3,3	3,8	4,0	4,1

2 Aineiston rakenne

Taulukko 2: Painottamaton aineiston rakenne.

	KAIKKI ASUKKAAT		PYÖRÄILIJÄT	
	N	%	N	%
Kaikki vastaajat	2002		1105	
Alue				
Kantakaupunki	704	35	394	36
Esikaupunki	1298	65	711	64
Sukupuoli				
Nainen	1016	51	549	50
Mies	982	49	554	50
Muu / ei halua sanoa	4	0	2	0
Ikäryhmä				
18–24 vuotta	162	8	85	8
25–34 vuotta	533	27	321	29
35–49 vuotta	576	29	360	33
50–64 vuotta	468	23	240	22
65–74 vuotta	263	13	99	9
Koulutus				
Peruskoulu	91	5	33	3
Toisen asteen	635	32	277	25
Alempi korkeakoulututkinto	492	25	300	27
Ylempi korkeakoulututkinto	780	39	492	45
Työssäkäynti				
Työllinen	1351	67	813	74
Työtön tai lomautettu	86	4	45	4
Opiskelija	191	10	98	9
Eläkeläinen	319	16	118	11
Muu	55	3	31	3
Vastaajan omat bruttotulot edeltä-vänä vuotena				
Alle 20 000 €	371	19	186	17
20 000–29 999 €	276	14	146	13
30 000–39 999 €	335	17	193	17
40 000–59 999 €	490	24	294	27
Yli 60 000 €	298	15	179	16
Ei vastausta	232	12	107	10

	KAIKKI ASUKKAAT		PYÖRÄILIJÄT	
	N	%	N	%
Kaikki vastaajat	2002		1105	
Talouden koko				
1 henkilö	670	33	322	29
2 henkilöä	707	35	369	33
3 henkilöä	236	12	147	13
4 henkilöä tai enemmän	313	16	220	20
Kouluikäisiä lapsia				
Kyllä	362	18	244	22
Ei	1623	81	851	77
Liikkuminen pyörällä				
Ympäri vuoden	210	10	200	18
Lumettomana aikana	597	30	532	48
Touko–syyskuun aikana	615	31	373	34
Ei lainkaan	580	29	-	-
Käyttää joukkoliikennettä				
Päivittäin tai lähes päivittäin	631	32	301	27
2–3 krt / vko	438	22	278	25
1 krt / vko	294	15	190	17
Harvemmin / ei koskaan	639	32	336	30
Taloudessa auto				
Kyllä	1220	61	678	61
Ei	782	39	427	39
Kuinka usein kulkee autolla				
Päivittäin tai lähes päivittäin	563	28	255	23
2–3 krt / vko	460	23	291	26
Kerran viikossa	284	14	181	16
Harvemmin / ei koskaan	695	35	378	34

Taulukko 3: Pyöräilijöiden ja ei-pyöräilijöiden profiilit.

PROFIILIT - painotettu aineisto % vastaajista ja muutos 2020 -> 2022 (%-yksikköä)	**KAIKKI** (n=2002 / N=483 103)		**PYÖRÄILIJÄT** (n=1105 / N=265 953)		**EI-PYÖRÄILIJÄT** (n=897 / N=217 150)	
Nainen	**52**	-0	**51**	+0	**53**	-1
Mies	**48**	+0	**49**	-0	**46**	+1
18–24 v.	**11**	-0	**10**	-1	**11**	+0
25–34 v.	**25**	-0	**27**	-1	**22**	+1
35–49 v.	**29**	+1	**33**	-0	**24**	+3
50–64 v.	**23**	-0	**22**	+1	**25**	-2
65–74 v.	**13**	-0	**9**	+1	**18**	-3
Kantakaupunki	**35**	+0	**35**	+0	**35**	+1
Esikaupungit	**65**	-0	**65**	-0	**65**	-1
Niemi	**12**	-0	**10**	-1	**14**	+0
Muu kantakaupunki	**23**	+1	**25**	+1	**21**	+0
Läntinen ja Lauttasaari	**20**	+0	**21**	-0	**18**	+1
Pohjoinen ja koilllinen	**21**	-1	**22**	+0	**19**	-2
Kaakkoinen ja itäinen	**24**	+0	**22**	-1	**27**	+1
Etäisyys kotoa töihin/ kouluun/ muuhun aktiviteettiin						
Alle 3 km	**29**	+3	**23**	+3	**37**	+2
3–5 km	**24**	-1	**28**	-3	**19**	+1
6–10 km	**25**	-1	**29**	-1	**19**	-2
11–20 km	**16**	+1	**16**	+1	**17**	-1
Yli 20 km	**5**	-1	**4**	-1	**8**	-2
Talouden koko						
1 henkilö	**34**	+1	**30**	+1	**39**	+1
2 henkilöä	**35**	-3	**33**	-5	**37**	-2
3 henkilöä	**12**	+0	**13**	+0	**10**	-0
4 henkilöä	**12**	-1	**16**	+0	**7**	-1
5 tai useampi	**3**	-0	**3**	-1	**3**	-0
Kouluikäisiä lapsia						
1 lapsi	**9**	+0	**11**	+1	**7**	+0
2 lasta	**6**	-0	**9**	+1	**4**	-2
3 tai useampi lapsi	**2**	+0	**2**	-0	**2**	+1
Ei 7–17 v. lapsia	**81**	-1	**77**	-2	**86**	-0

Tilastollisesti merkitsevät muutokset edelliseen mittaukseen verrattuna korostettu alleviivauksella.
Pyöräilijä = pyöräilee vähintään kerran viikossa lumettomana aikana

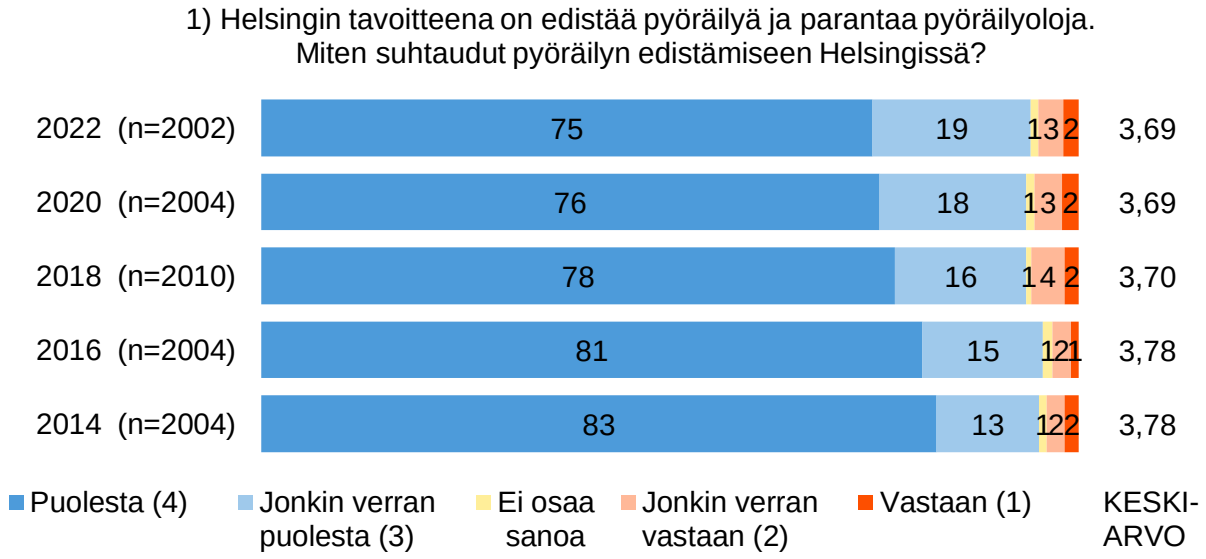
PROFIILIT - painotettu aineisto % vastaajista ja muutos 2020 -> 2022 (%-yksikköä)	**KAIKKI** (n=2002 / N=483 103)		**PYÖRÄILIJÄT** (n=1105 / N=265 953)		**EI-PYÖRÄILIJÄT** (n=897 / N=217 150)	
Perusasteen koulutus tai alempi	**5**	-1	**3**	-1	**6**	-1
Toisen asteen koulutus	**33**	-2	**26**	-5	**41**	+0
Alempi korkeakoulututkinto	**25**	-0	**27**	+2	**21**	-3
Ylempi korkeakoulu / korkeampi	**38**	+3	**43**	+3	**31**	+4
Henkilökohtaiset bruttotulot edeltävänä vuonna						
0–9 999 €	**9**	-1	**8**	-1	**10**	-2
10 000–19 999	**11**	-4	**10**	-5	**12**	-2
20 000–29 999	**14**	-2	**13**	-3	**14**	-1
30 000–39 999	**16**	-2	**17**	-1	**15**	-3
40 000–59 999	**24**	+2	**26**	+1	**21**	+3
60 000–79 999	**8**	+0	**9**	+1	**6**	-1
80 000–	**7**	+3	**7**	+3	**7**	+2
Ei osaa/halua sanoa	**12**	+3	**10**	+4	**14**	+2
Työllinen	**66**	+3	**72**	+2	**59**	+4
Työtön tai lomautettu	**4**	-2	**4**	-1	**4**	-4
Opiskelija	**11**	-0	**10**	-2	**12**	+2
Eläkeläinen	**16**	-1	**10**	+0	**22**	-3
Vanhempain- tai hoitovapaalla	**2**	+1	**2**	+1	**2**	+1
Muu	**1**	+0	**1**	+0	**1**	+0
Käyttää joukkoliikennettä						
Päivittäin tai lähes päivittäin	**33**	+4	**29**	+5	**38**	+2
2–3 kertaa viikossa	**21**	+4	**25**	+4	**17**	+3
Kerran viikossa	**14**	-0	**17**	-1	**12**	+2
Harvemmin	**29**	-3	**28**	-4	**30**	-2
En koskaan	**3**	-4	**2**	-3	**3**	-5
Taloudessa auto						
Ei	**40**	+0	**39**	-3	**40**	+4
Yksi auto	**48**	+0	**49**	+3	**46**	-3
Kaksi autoa	**11**	-0	**10**	+0	**12**	-1
Kolme tai useampi auto	**2**	-0	**1**	-0	**2**	-0
Kuinka usein kulkee autolla						
Päivittäin tai lähes päivittäin	**28**	-2	**23**	-2	**34**	-2
2–3 kertaa viikossa	**23**	-1	**26**	+2	**19**	-4
Kerran viikossa	**14**	+0	**17**	+1	**11**	-0
Harvemmin	**33**	+3	**33**	+0	**33**	+7
En koskaan	**2**	-0	**1**	-1	**3**	-0

Tilastollisesti merkitsevät muutokset edelliseen mittaukseen verrattuna korostettu alleviivauksella.
Pyöräilijä = pyöräilee vähintään kerran viikossa lumettomana aikana

3 Tulokset

3.3 Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä

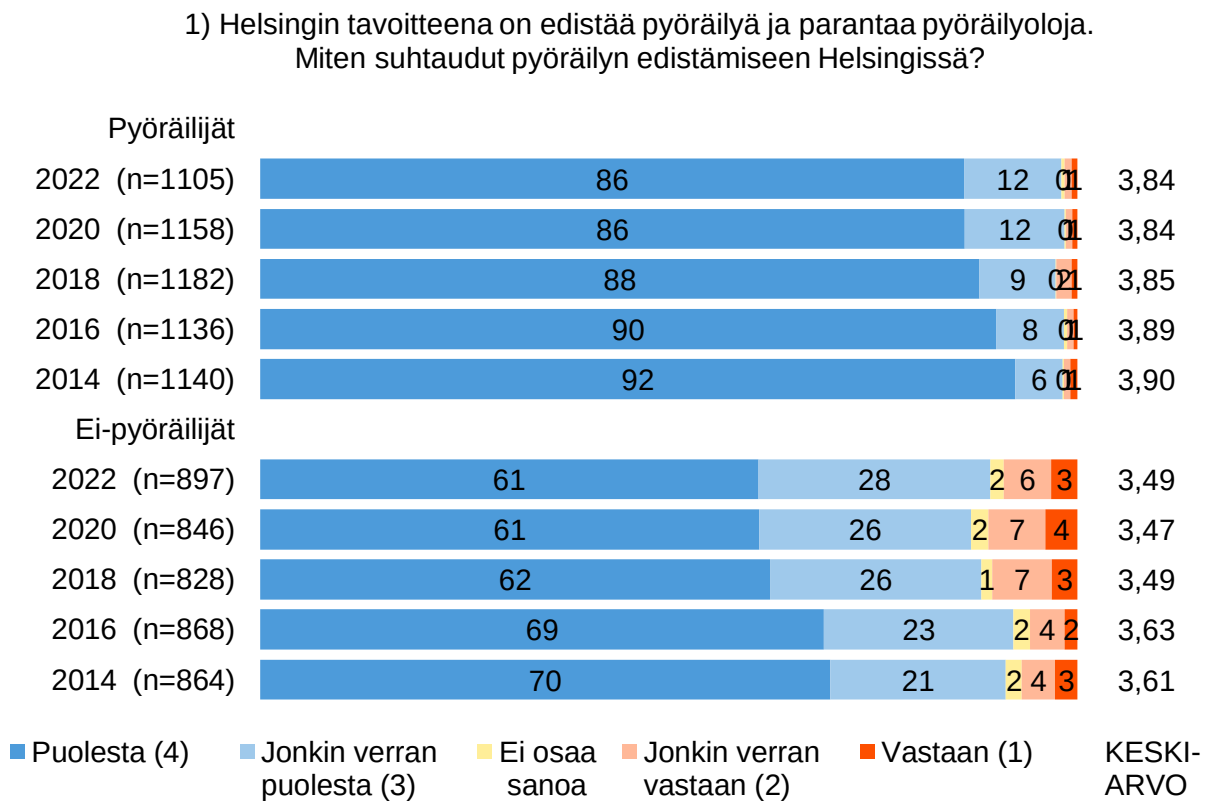
Helsinkiläiset kannattavat pyöräilyn edistämistä. Vankimpien puolustajien osuus on hieman laskenut pitemmällä aikavälillä, mutta vastustajien osuus on pysynyt vähäisenä. Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen on pysynyt hyvänä myös niiden asukkaiden keskuudessa, jotka eivät pyöräile, heistäkin 89 % suhtautuu asiaan myönteisesti. Samalla ei-pyöräilijöiden asenteissa on havaittavissa pientä muutosta myönteisempään suuntaan.



Kuvio 1: Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä, % kaikista vastaajista ja keskiarvot asteikolla 1–4.

Taustaryhmittäin tarkasteltuna asenteissa ei ole kovin suuria eroja. Myönteisimmin pyöräilyn edistämiseen Helsingissä suhtautuvat ympäri vuoden pyörällä liikkuvat ja/tai lumettomana aikana päivittäin pyörällä liikkuvat. Keskimääräistä myönteisemmin asiaan suhtautuvat myös naiset, 25–34-vuotiaat, ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneet sekä kouluun pyöräilevien lasten vanhemmat. Päivittäin joukkoliikennettä käyttävät suhtautuvat pyöräilyn edistämisen myönteisemmin kuin päivittäin autolla kulkevat. Kantakaupungissa asuvat suhtautuvat pyöräilyn edistämiseen myönteisemmin kuin esikaupungeissa asuvat.

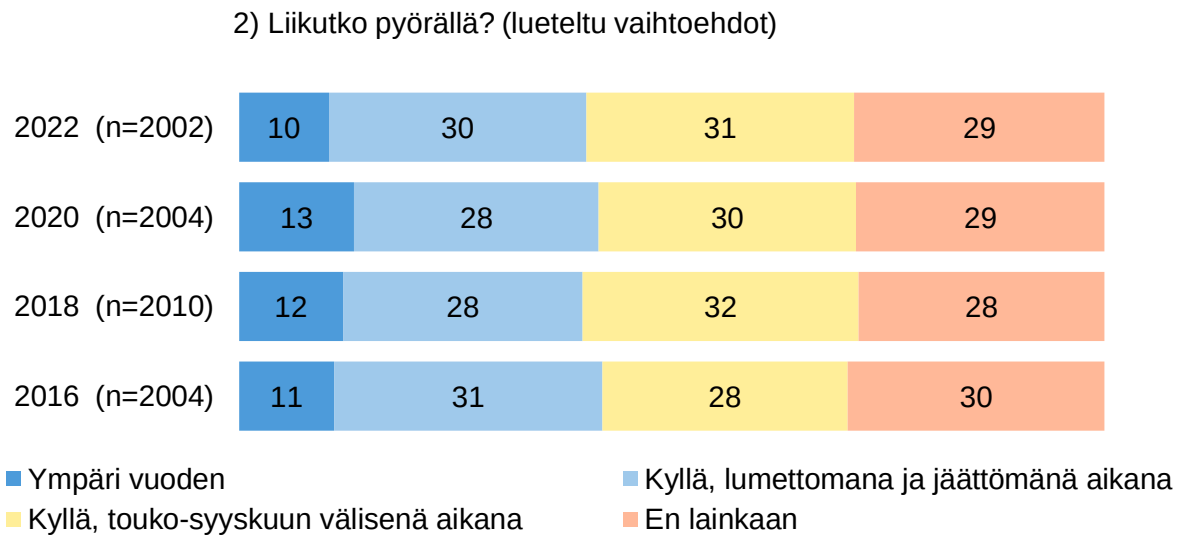
Taustaryhmittäin tarkasteltuna asenteissa ei ole tapahtunut mainittavia muutoksia kahden vuoden takaiseen verrattuna.



Kuvio 2: Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä, % pyöräilijöistä ja ei-pyöräilijöistä ja keskiarvot asteikolla 1–4.

3.4 Pyörällä liikkuminen

Helsingin aikuisväestöstä 71 % liikkuu pyörällä ainakin joskus. Osuus on pysynyt samalla tasolla kuin vuosina 2016, 2018 ja 2020. Sen sijaan ympäri vuoden pyöräilevien osuudessa näyttäisi olevan pientä laskua. Talvipyöräily näyttäisi vähentyneen etenkin läntinen esikaupunkialue ja Lauttasaari -alueella ja hieman myös kantakaupungissa. Yhä suurempi osuus nuorista 18–24-vuotiaista ja opiskelijoista ei käytä pyörää lainkaan. Syissä korostuu aiempaa selvemmin, että ei ole pyörää käytettävissä.



Kuvio 3: Pyörällä liikkuminen, % kaikista vastaajista.

Päivittäin joukkoliikennettä käyttävistä helsinkiläisistä 67 % liikkuu myös pyörällä ainakin joskus. Osuus on kasvanut vuoteen 2020 verrattuna. Päivittäin autolla kulkevien keskuudessa osuus on hieman suurempi – heistä 69 % liikkuu myös pyörällä ainakin joskus.

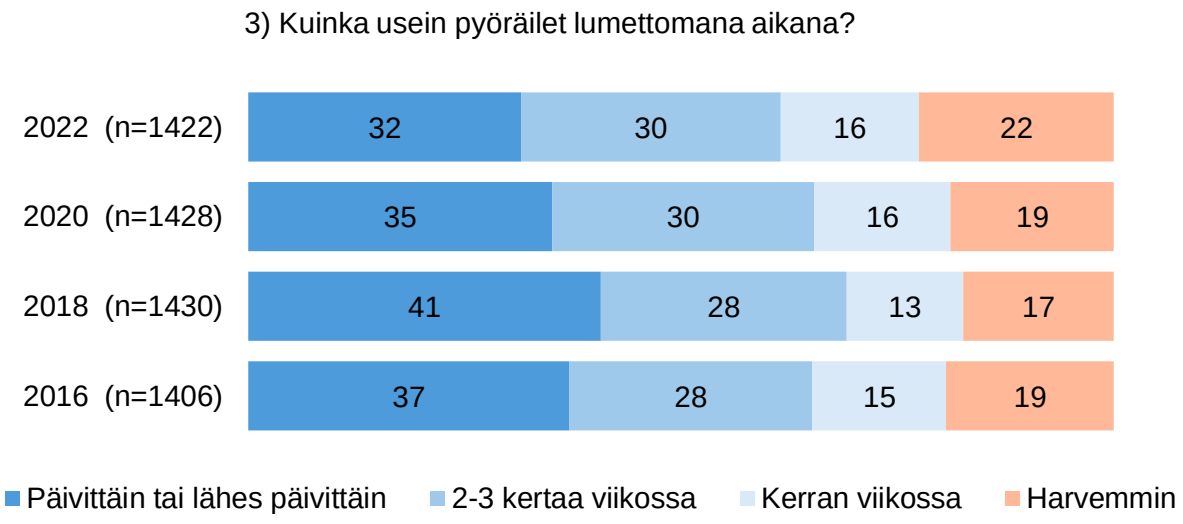
Helsingin asukkaista joka kymmenes liikkuu pyörällä ympäri vuoden. Osuus on 3 %-yksikköä pienempi kuin vuonna 2020 ja hieman pienempi myös kuin vuosina 2016 ja 2018. Ympäri vuoden pyörää käyttävistä 45 % liikkuu pyörällä päivittäin myös silloin, kun maassa on lunta ja jäätä. Taustaryhmittäin tarkasteltuna ympäri vuoden pyörää käyttävissä on keskimääräistä enemmän miehiä. Miesten suurempi osuus voi liittyä siihen, että miehet ovat jonkin verran tyytyväisempiä pyöräilyolosuhteisiin ja liikkuvat pyörällä enemmän harrastus- ja kuntoilumielessä kuin naiset, joilla työ- ja opiskelumatkat ovat suuremmassa roolissa.

Vastaajien kouluikäisistä lapsista (7–17 v) 27 % pyöräilee päivittäin kouluun lumettomana aikana, 8 % 2–3 kertaa ja 2 % kerran viikossa. Päivittäin pyörällä kulkevien osuus on pysynyt samana, mutta tätä harvemmin pyörällä liikkuvien osuuksissa on laskua. Samalla niiden kouluikäisten osuus, jotka eivät pyöräile koskaan kouluun on kasvanut ja on nyt 52 %.

76 %:lla helsinkiläisistä on käytössä vähintään yksi toimiva polkupyörä. Asukkaista 6 %:lla on käytössä sähköavusteinen polkupyörä ja 16 % harkitsee sellaisen ostamista. Molemmissa osuuksissa on useamman %-yksikön kasvua kahden vuoden takaiseen verrattuna. Sähköavusteisen pyörän hankinnasta ovat kiinnostuneimpia 35–49-vuotiaat, esikaupungissa asuvat ja asukkaat, joilla etäisyys päivittäisiin aktiviteetteihin on yli 5 kilometriä. Asukkaista 2 %:lla on tavarapolkupyörä (1 % sähköavusteinen, 1 % ei-sähköavusteinen) ja 4 % harkitsee sellaisen hankkimista. Osuudet ovat samat kuin vuonna 2020.

3.5 Pyöräilyn useus lumettomana aikana

Polkupyörällä ainakin joskus liikkuvista asukkaista noin joka kolmas (32 %) pyöräilee päivittäin tai lähes päivittäin lumettomana aikana. Päivittäin pyörällä liikkuvien osuus on edelleen hieman laskenut vuoden 2018 tasosta.

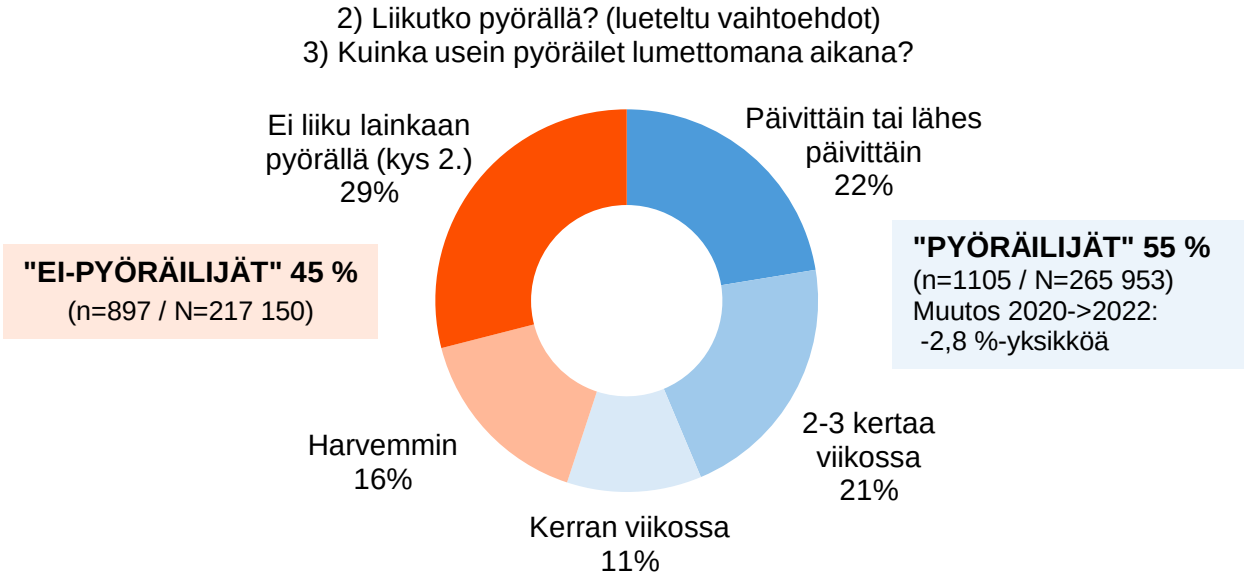


Kuvio 4: Pyöräilyn useus lumettomana aikana, % pyörällä (ainakin joskus) liikkuvista.

Työssäkäyvistä helsinkiläisistä, jotka liikkuvat pyörällä ainakin joskus, 34 % käyttää pyörää päivittäin lumettomana aikana. Opiskelijoiden keskuudessa osuus on 23 % ja eläkeläisten keskuudessa 27 %. Opiskelijoista selvästi aiempaa harvemmat liikkuvat pyörällä päivittäin.

Pyörällä ainakin joskus liikkuvista, jotka käyttävät päivittäin joukkoliikennettä, harvempi kuin joka viides (18 %) käyttää myös pyörää päivittäin lumettomana aikana. Osuus on laskenut kahden vuoden takaisesta. Päivittäin autoilevien keskuudessa osuus on lähes yhtä suuri 16 % ja osuus on sama kuin kaksi vuotta sitten.

Ikäryhmittäin katsottuna ahkerimmin pyörää käyttävät 25–49-vuotiaat, vähiten 18–24-vuotiaat. Päivittäin pyörällä liikkuvien osuus on kantakaupungissa suurempi kuin esikaupungissa.



Kuvio 5: Pyöräilyn useus (lumettomana aikana), % kaikista vastaajista (n=2002 / N=483 103).

Tässä tutkimuksessa pyöräilijäksi määriteltiin asukas, joka liikkuu pyörällä vähintään kerran viikossa lumettomana aikana.

Vähintään kerran viikossa pyörällä liikkuvia on 55 % Helsingin asukkaista. Osuus on 3 prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 2020.

Pyöräilijöistä 41 % liikkuu pyörällä päivittäin tai lähes päivittäin lumettomana aikana. Osuuden hienoinen lasku on jatkunut. Pyöräilijöistä 18 % jatkaa pyörän käyttöä ympäri vuoden ja 8 % liikkuu pyörällä päivittäin myös talvella, kun maassa on lunta ja jäätä.

Pyöräilevissä helsinkiläisissä näyttäisi olevan hieman keskimääräistä enemmän 25–49-vuotiaita, korkeakoulututkinnon suorittaneita, työllisiä, ja vastaajia, joiden taloudessa on kouluikäisiä lapsia, joukkoliikennettä tai autoa 1–3 kertaa viikossa käyttäviä. Pyöräilijöiden keskuudessa on keskimääräistä vähemmän päivittäin autolla kulkevia ja päivittäin joukkoliikennettä käyttäviä sekä sinkkutalouksia, eläkeläisiä ja yli 64-vuotiaita. Pyöräilijöistä vajaat kolmannes käyttää päivittäin joukkoliikennettä ja vajaat neljännes päivittäin autoa.

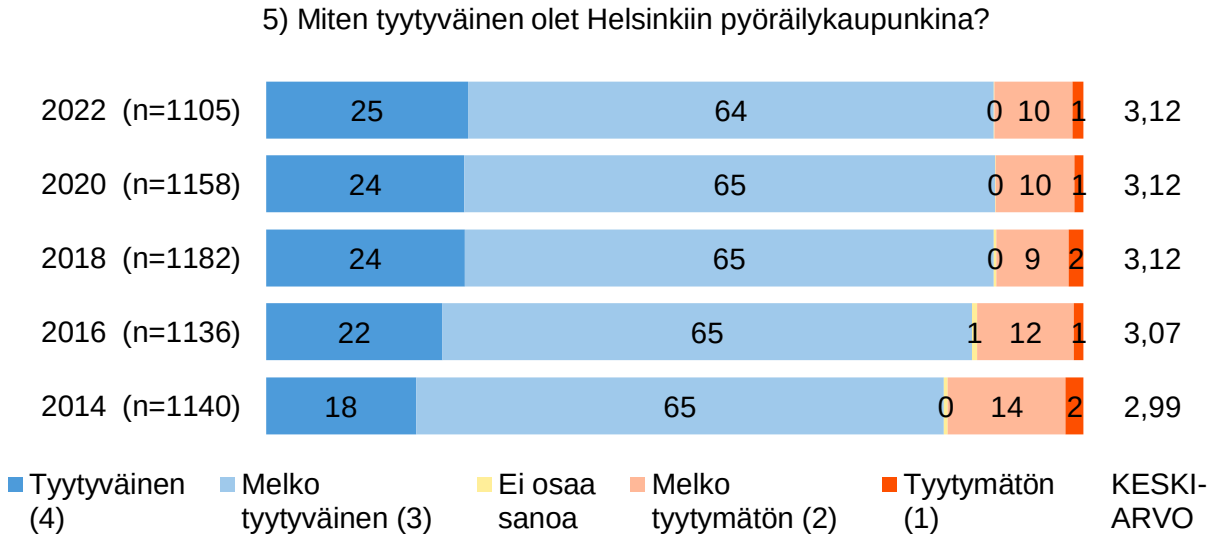
Myös etäisyys päivittäiseen aktiviteettiin näyttäisi vaikuttavan jonkin verran pyörän käyttöön niin, että pyöräilijöiden osuus on keskimääräistä suurempi silloin, kun etäisyys on 3–10 kilometriä. Kantakaupungissa ja esikaupungissa pyöräilijöiden osuus on kuitenkin sama.

Pyöräilijöitä on kaikissa vuosituloluokissa, mutta 40 000–80 000 euroa ansaitsevien keskuudessa hieman keskimääräistä enemmän.

3.6 Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina

Käsitys Helsingistä pyöräilykaupunkina on pysynyt samana kuin vuosina 2018 ja 2020. Tyytyväisten osuus on lähes 90 % pyöräilevien asukkaiden keskuudessa.

Pyörää käyttävät ovat keskimäärin melko tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Melko tyytyväisten osuuden voi tulkita niin, että pyöräilyoloissa on vielä joitain puutteita ja parannettavaa. Noin 10 % vastaajista on tyytymättömiä tai melko tyytymättömiä, ja kaupungilta odotetaan selkeästi enemmän parannuksia pyöräilyoloihin.



Kuvio 6: Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina, % pyöräilijöistä ja keskiarvot asteikolla 1–4.

Esikaupungissa pyöräilijät ovat hieman tyytyväisempiä kuin kantakaupungissa, jossa tyytyväisyys on kuitenkin lisääntynyt vuoteen 2020 verrattuna. Tyytyväisten osuus jää kuitenkin keskimääräistä (25 %) pienemmäksi pyörällä ympäri vuoden liikkuvissa ja lumettomana aikana päivittäin pyörällä liikkuvissa. Tyytyväisten osuus jää pienemmäksi myös seuraavissa taustaryhmissä: naiset, 25–49-vuotiaat, kantakaupungissa asuvat, ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneet ja opiskelijat.

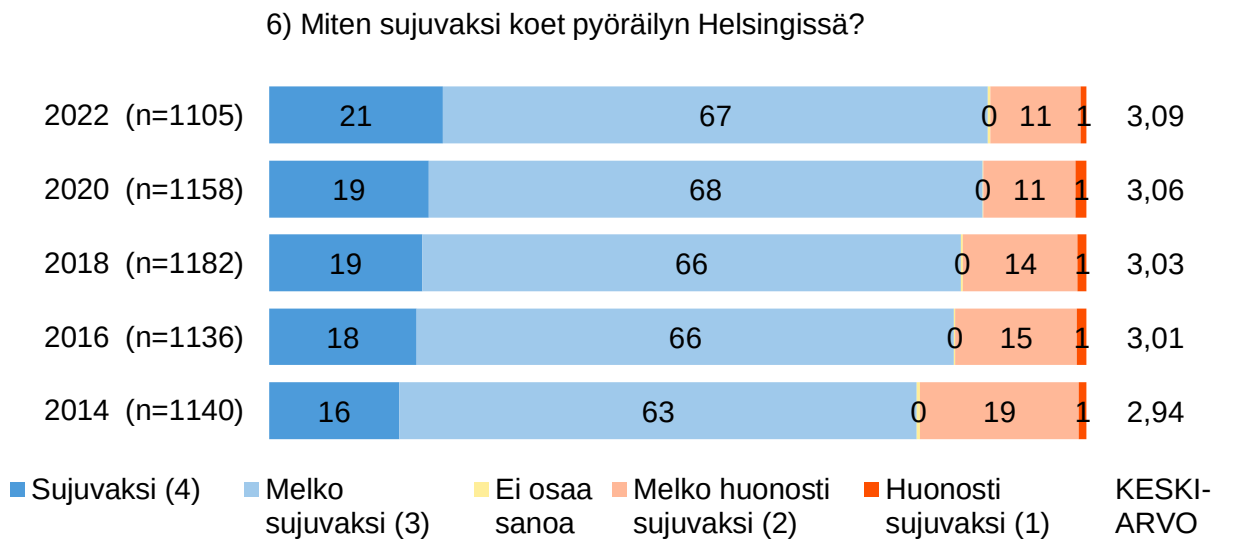
Tyytyväisyys on hieman kasvanut opiskelijoiden keskuudessa, mutta laskenut 65–74-vuotiaissa kahden vuoden takaiseen verrattuna.

3.7 Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä

Tyytyväisyys pyöräilyn sujuvuuteen Helsingissä on lisääntynyt hienoisesti vuodesta 2014 lähtien pyörää käyttävien asukkaiden keskuudessa. Käsitys on parantunut etenkin nuorten 18–24-vuotiaiden keskuudessa, jotka ovat muutenkin tyytyväisimpiä sujuvuuteen.

Pyöräilyä Helsingissä luonnehditaan yleensä melko sujuvaksi (67 %). Useampi kuin joka viides kokee pyöräilyn sujuvaksi. Vastakkaisiakin mielipiteitä on: 12 % kokee, että pyöräily sujuu melko huonosti tai huonosti. Käsitykset pyöräilyn sujuvuudesta ovat lähentyneet alueittain niin, että kantakaupungissa ollaan jo lähes yhtä tyytyväisiä kuin esikaupungissa.

Korrelaatioanalyysin mukaan yksittäisistä pyöräilyyn liittyvistä asioista juuri pyöräilyn sujuvuus selittää selvästi parhaiten tyytyväisyyttä Helsinkiin pyöräilykaupunkina (korrelaatiokerroin 0.612, maksimin ollessa 1). Muissa mitatuissa asioissa korrelaatiokertoimet olivat välillä 0.175–0.427. Pyöräilyn sujuvuuteen liittyvillä panostuksilla voidaan siten parhaiten vaikuttaa pyörällä kulkevien asukkaiden kokonaistyytyväisyyteen.

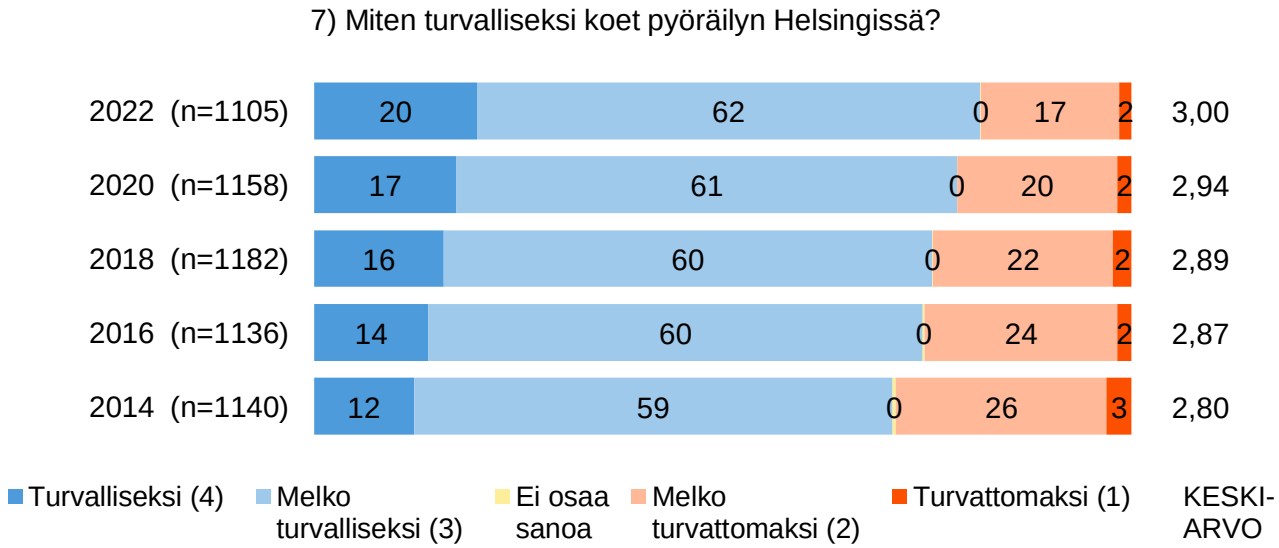


Kuvio 7: Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä, % pyöräilijöistä ja keskiarvot asteikolla 1–4

3.8 Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä

Myös käsitys pyöräilyn turvallisuudesta Helsingissä on parantunut edelleen. Kehityksessä on nähtävissä selkeä trendi parempaan suuntaan vuosina 2014–2022. Nyt joka viides pyörää käyttävistä asukkaista kokee pyörällä liikkumisen turvalliseksi ja 62 % melko turvalliseksi.

Myönteisestä kehityksestä huolimatta noin joka viides pyörää käyttävistä asukkaista kokee yhä turvattomuutta liikkuessaan pyörällä Helsingissä. Turvattomuuden tunne näyttäisi kasvavan iän myötä: osuus on alle 25-vuotiaissa 13 % ja yli 64-vuotiaissa 24 %. Kantakaupungissa pyörällä liikkuminen koetaan lähes yhtä turvalliseksi kuin esikaupungissa.



Kuvio 8: Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä, % pyöräilijöistä ja keskiarvot asteikolla 1–4

3.9 Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä

Helsingin pyöräileviltä asukkailta kysyttiin kuinka tyytyväisiä he ovat 12 pyöräilyyn liittyvään asiaan.

Tyytymättömyys pyöräväylien talvihoitoon on kasvanut merkittävästi. Pientä edistystä on havaittavissa tyytyväisyydessä pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa. Muissa mitatuissa asioissa tyytyväisten osuus on hieman laskenut tai pysynyt lähes ennallaan.

Pyöräilijöiden tyytymättömyys pyöräväylien talvihoitoon on kasvanut jokseenkin kaikissa taustaryhmissä, mutta luonnollisesti eniten pyörällä ympäri vuoden liikkuvien keskuudessa.

Kaksi kolmasosaa Helsingin pyörää käyttävistä asukkaista on tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla. Tyytyväisten osuus on pysynyt samana vuosiin 2018 ja 2020 verrattuna.

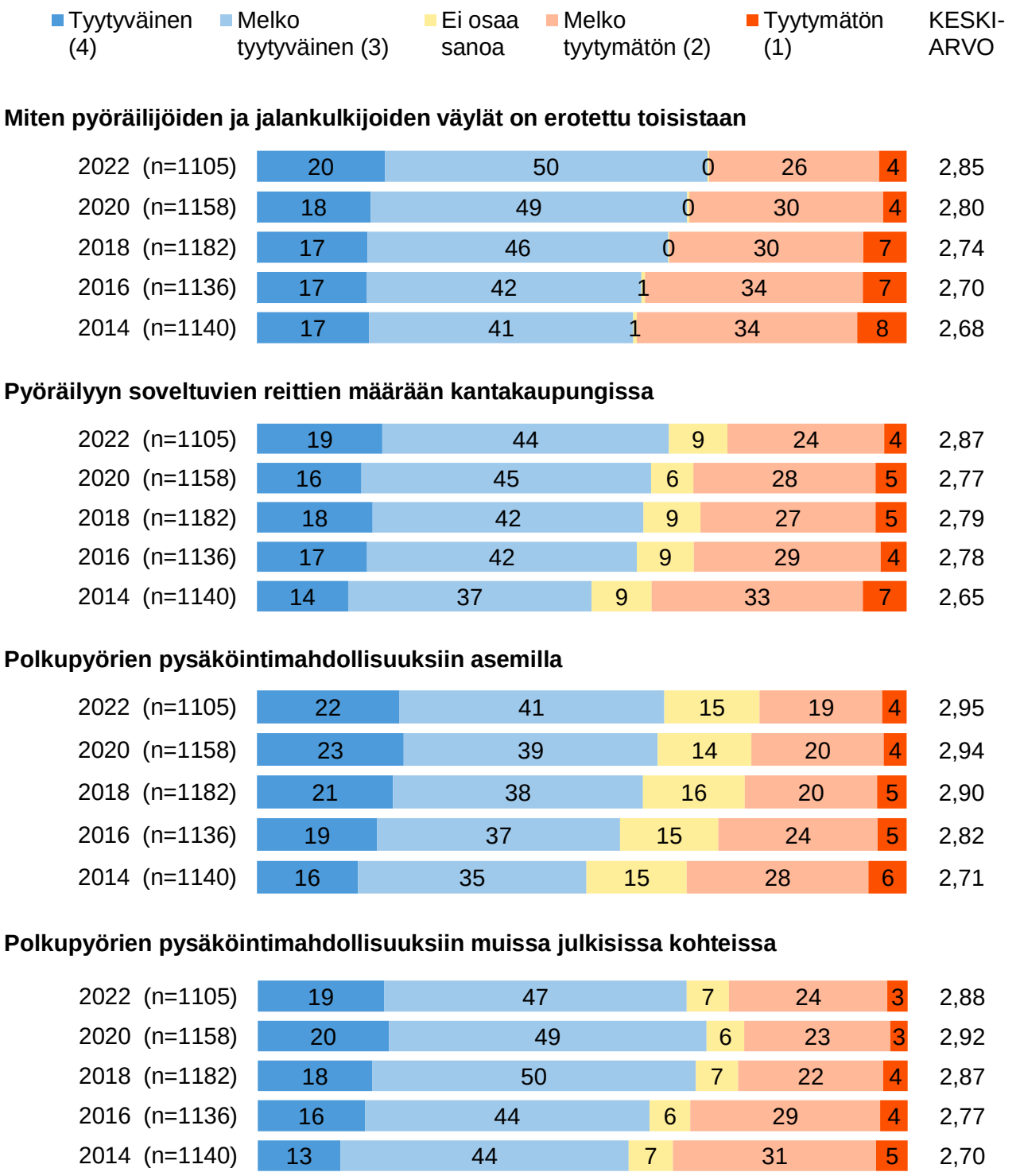
Selvästi eniten tyytymättömyyttä herättää pyöräväylien työmaa-aikaiset poikkeusjärjestelyt, joihin useampi kuin joka toinen pyörää käyttävä asukas on tyytymätön. Monet ovat tyytymättömiä risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille (41 %), vaikka tyytymättömien osuus onkin hieman vähentynyt. Tyytymättömyyttä herättää edelleen myös mm. pyöräilyn opastus Helsingissä (38 %).

Muissa pyöräilyyn liittyvissä asioissa tyytymättömien osuus on 19–33 % luokkaa, pois lukien pyöräväylien hoito muina vuodenaikoina kuin talvella (6 %). Tyytymättömien osuus on selvästi suurempi, kun tuloksia verrataan asukkaiden tyytyväisyyteen Helsinkiin pyöräilykaupunkina (tyytymättömien osuus 11 %).

Korrelaatioanalyysin mukaan pyöräilyyn sopivien reittien määrä selittää toiseksi parhaiten (pyöräilyn sujuvuuden jälkeen) tyytyväisyyttä Helsinkiin pyöräilykaupunkina (korrelaatiokerroin 0.427, maksimin ollessa 1) ennen pyöräilyn turvallisuutta (0.405). Vähiten kokonaistyytyväisyyden kanssa korreloivat mahdollisuus yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla (kerroin 0.175) sekä pyöräväylien hoito muina vuodenaikoina kuin talvella.

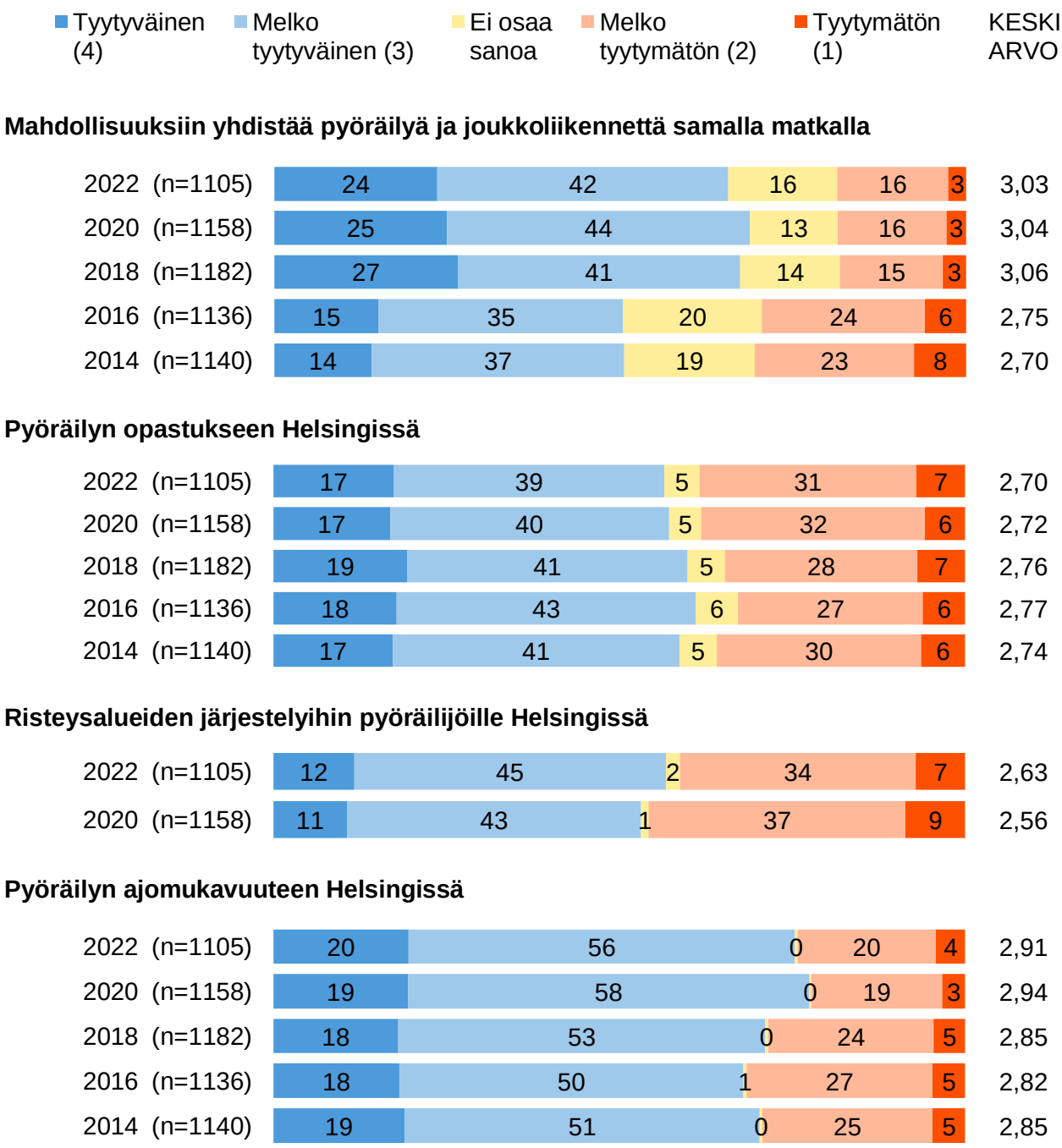
Kuvio 9: Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä, % pyöräilijöistä ja keskiarvot asteikolla 1–4 (n=1105).

8-19) Miten tyytyväinen olet...?



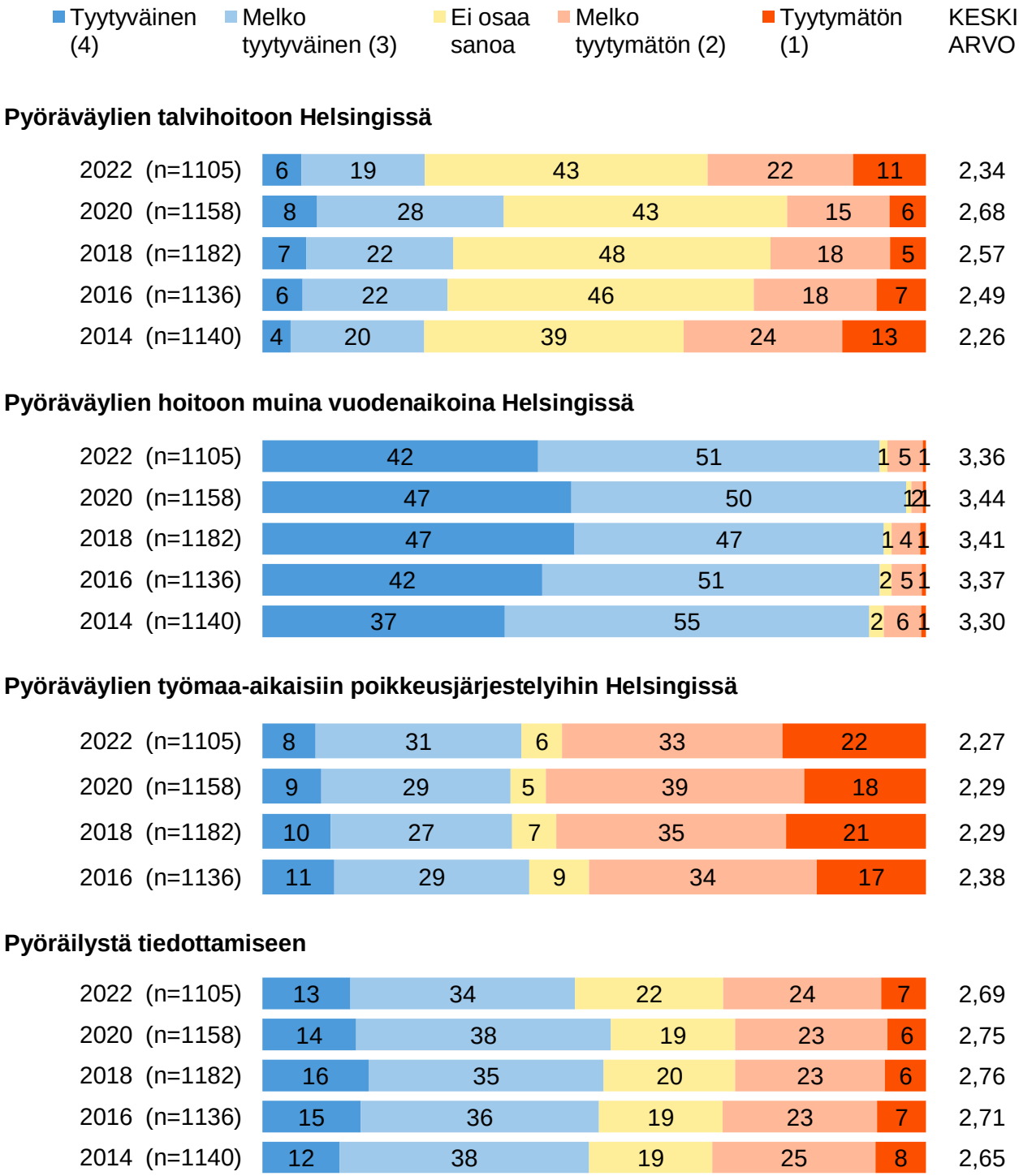
Kuvio 10a: Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä 2014–2020, % pyöräilijöistä ja keskiarvot asteikolla 1–4

8-19) Miten tyytyväinen olet...?



Kuvio 10b: Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä 2014–2020, % pyöräilijöistä ja keskiarvot asteikolla 1–4

8-19) Miten tyytyväinen olet...?



Kuvio 10c: Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä 2014–2020, % pyöräilijöistä ja keskiarvot asteikolla 1–4

Tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin Helsingissä taustaryhmittäin

Kantakaupungissa ollaan joissakin asioissa hieman tyytymättömämpiä kuin esikaupungissa mm. opastukseen, työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin ja pyöräilyn ajomukavuuteen. Useimmissa pyöräilyyn liittyvissä asioissa tyytyväisyys on kuitenkin samaa tasoa kuin esikaupungissa; esimerkiksi tyytyväisyys väylien hoitoon ja pysäköintimahdollisuuksiin sekä mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla on jokseenkin samaa tasoa kuin esikaupungissa.

Kantakaupungissa yhä useammat ovat tyytyväisiä pyöräilyyn sopivien reittien määrään ja pientä tyytyväisyyden kasvua on havaittavissa useissa muissakin asioissa. Sen sijaan esikaupungissa tyytyväisyys on pysynyt jokseenkin samana kuin vuonna 2020. Runsaslumisen talven myötä sekä kantakaupungissa että esikaupungissa tyytyväisyys pyöräväylien talvihoitoon heikkeni selvästi.

Ikäryhmittäin tarkasteltuna, nuoret 18–24-vuotiaat ovat useimmissa pyöräilyyn liittyvissä asioissa keskimääräistä tyytyväisempiä. Miehet ovat tyytyväisempiä kuin naiset jokseenkin kaikissa mitatuissa pyöräilyyn liittyvissä asioissa.

Ympäri vuoden pyörällä liikkuvien sekä päivittäin pyörällä liikkuvien helsinkiläisten keskuudessa tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin on keskimääräistä tasoa tai hieman sen alapuolella useimmissa mitatuissa asioissa. Pyöräväylien talvihoitoon tyytymättömien osuus on kuitenkin noussut huomattavan korkealle tasolle: osuus on lähes 60 % ympäri vuoden pyörällä liikkuvissa.

Päivittäin autoilla kulkevien ja päivittäin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa tyytyväisyys pyöräilyyn liittyviin asioihin on keskimääräistä tasoa tai hieman sen yläpuolella jokseenkin kaikissa mitatuissa asioissa.

Tyytymättömyys pyöräväylien talvihoitoon on lisääntynyt selvästi kaikissa taustaryhmissä. Tuloksissa on havaittavissa kuitenkin jonkin verran positiivisiakin muutoksia vuoteen 2020 verrattuna. Yhä useammat alle 25-vuotiaista ja yli 64-vuotiaista sekä päivittäin joukkoliikennettä käyttävistä ovat tyytyväisiä pyöräilyyn sopivien reittien määrään kantakaupungissa. Yli 64-vuotiaiden ikäryhmässä ollaan aiempaa tyytyväisempiä myös väylien erotteluun ja risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille, sen sijaan pyöräväylien työmaa-aikaiset poikkeusjärjestelyt herättää aiempaa enemmän huolta.

3.10 Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän

Vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa muutamiin pyöräilyyn liittyviin parannusehdotuksiin. Asioiden kannustavuutta kysyttiin kaikilta vastaajilta riippumatta siitä käyttääkö tällä hetkellä pyörää liikkumiseen.

Helsingin asukkaita kannustaisi lisäämään pyörällä liikkumista etenkin se, että pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkivallalta ja varastamiselta (66 %). Seuraavaksi kannustavimpina asioina koettiin nykyistä kattavampi ja yhtenäisempi pyöräväyläverkko, pyöräilyn parempi turvallisuus sekä pyöräilijöiden parempi huomioiminen risteysalueiden järjestelyissä.

Kokonaisuutena katsoen pyörällä liikkumista voidaan lisätä samoilla keinoilla sekä pyöräilijöiden että ei-pyöräilijöiden keskuudessa. Ei-pyöräilijöiden keskuudessa turvallisuuden parantaminen nousi kuitenkin tärkeämmäksi kuin pyöräväyläverkon kattavuus.

Eri asioiden kannustavuus pyöräilyyn on pysynyt jokseenkin samana viime vuosina sekä pyöräilijöiden että ei-pyöräilijöiden keskuudessa.

Kuvio 11: Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän, % kaikista vastaajista, pyöräilijöistä ja ei-pyöräilijöistä.

Paremmin ilkivallalta ja varastamiselta turvatut pyörien pysäköintipaikat ja -alueet oli eniten pyöräilyä lisäävä asia vastaajan taustasta riippumatta. Kantakaupungissa kattavampi pyöräilyverkko ja yli 64-vuotiaissa pyöräilyn turvallisuus nousivat yhtä tärkeiksi kannusteiksi. Muista taustaryhmistä poiketen ympäri vuoden pyöräilevillä selvästi suurimmaksi kannusteeksi nousi pyöräväylien laadukkaampi talvihoito; ja myös pyöräväylien parempi kunnossapito koettiin tärkeäksi.

Pyöräväylien paremmat työmaa-aikaiset järjestelyt koskettavat etenkin päivittäin lumettomana aikana pyörällä liikkuvia ja ympäri vuoden pyörällä liikkuvia sekä opiskelijoita.

Turvallisuutta lisäämällä voidaan vaikuttaa parhaiten pyörän käyttöön mm. naisten, 18–24-vuotiaiden, opiskelijoiden sekä ympäri vuoden pyöräilevien keskuudessa. Opiskelijoille myös risteysalueiden järjestelyiden parannuksilla olisi suuri merkitys.

Kattavampi ja yhtenäisempi pyöräväyläverkko on tärkeä kannustin etenkin 18–34-vuotiaille, opiskelijoille ja lumettomana aikana päivittäin pyörää käyttäville.

Paremmalla opastuksella vaikutettaisiin parhaiten opiskelijoihin ja lumettomana aikana päivittäin pyöräileviin.

Paremmilla suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuuksilla vaikutettaisiin parhaiten opiskelijoihin ja 18–24-vuotiaisiin.

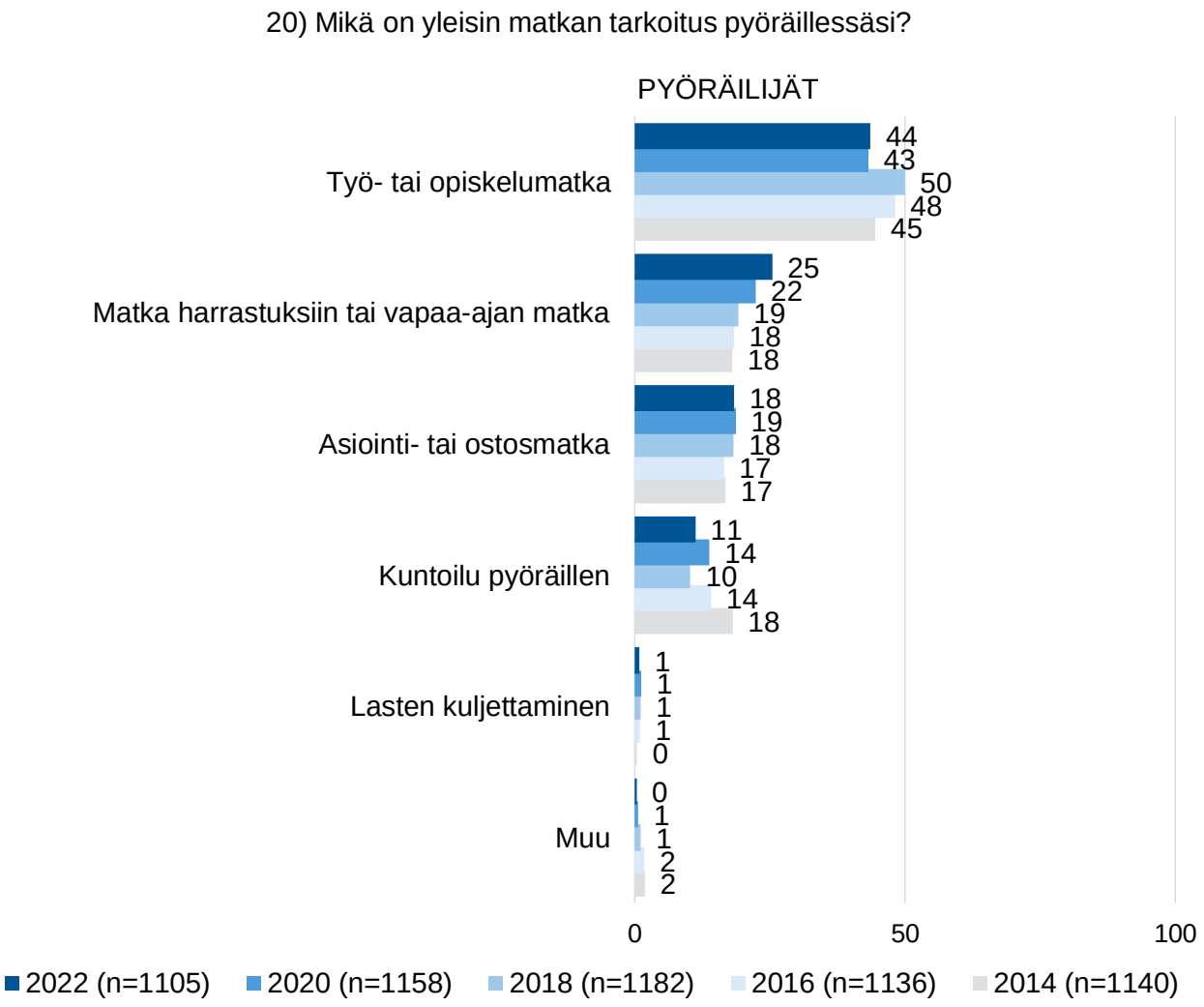
Tuloksissa ei ole suuria eroja vuoteen 2020 verrattuna muuten kuin väylien talvihoidon ja kunnossapidon osalta ympäri vuoden pyöräilevien keskuudessa.

Kuvio 12: Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän, % kaikista vastaajista 2014–2022.

3.11 Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä

Helsinkiläisten pyöräily liittyy yleensä tarpeeseen liikkua paikasta toiseen ja harvemmin pelkästään kuntoiluun. Pyöräillen tehdyn matkan tarkoitus on useimmiten työ- tai opiskelumatka. Vuoteen 2020 verrattuna työ- ja opiskelumatkojen osuus on pysynyt jokseenkin samana, jääden edelleen vuosien 2016 ja 2018 tasosta. Nyt 44 % pyöräilijöistä mainitsi matkan tarkoitukseksi työ- tai opiskelumatkan. Samaan aikaan joukkoliikennettä käyttävien osuus on jonkin verran kasvanut niin, että esimerkiksi päivittäin joukkoliikennettä käyttäviä on nyt 4 %-yksikköä enemmän kuin vuonna 2020.

Joka neljäs pyörällä tehty matka liittyy harrastuksiin ja vapaa-aikaan, ja osuus on kasvanut viime vuosina.



Kuvio 13: Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä, % pyöräilijöistä 2014–2022.

Lumettomana aikana päivittäin pyörällä liikkuvien matkan tarkoitus on yleensä työ- tai opiskelumatka (63 %). Muutaman kerran viikossa pyörää käyttävien keskuudessa osuus on jo selvästi pienempi (37 %) ja kerran viikossa pyörää käyttävillä 18 %.

Myös ympäri vuoden pyörällä liikkuvat kulkevat pyörällä yleensä työ- tai opiskelupaikkaan (65 %).

Työ- tai opiskelumatkojen osuus on yli puolet tai noin puolet pyörällä tehdyistä matkoista myös esimerkiksi silloin, kun etäisyys päivittäiseen aktiviteettiin on 3–10 kilometriä, opiskelijoissa sekä yli kahden henkilön talouksissa. Päivittäin joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa työ- tai opiskelumatkojen osuus on 38 %. Pyörällä tehtyjen työ- ja opiskelumatkojen osuus on selvästi pienempi (26 %) pyöräilijöillä, jotka kulkevat päivittäin autolla, ja tässä ryhmässä pyörää käytetäänkin useammin harrastuksiin/vapaa-aikaan liittyviin matkoihin ja keskimääräistä useammin myös kuntoiluun.

Kun pyörämatkan tarkoitusta tarkastellaan ikäryhmittäin, työ- tai opiskelumatkan osuus on suurin 18–24-vuotiaiden ja toiseksi suurin 35–49-vuotiaiden keskuudessa. Myös muissa ikäryhmissä työ-/opiskelumatkat saivat selvästi eniten mainintoja, poikkeuksena yli 64-vuotiaat, joilla asiointi-. ja ostosmatkat sekä kuntoilu pyöräillen ovat suuremmassa roolissa.

Naiset liikkuvat miehiä useammin pyörällä työhön tai opiskelupaikkaan, kun miehet käyttävät pyörää enemmän harrastus- ja vapaa-ajan matkoihin sekä kuntoiluun. Kuntoilu pyöräillen on keskimääräistä suuremmassa roolissa myös korkeimmassa tuloluokassa.

Kantakaupungissa asuvilla pyörän käyttäjillä pyöräily liittyy yleensä työ- tai opiskelumatkantekoon (48 %). Esikaupungeissa osuus on jonkin verran pienempi (41 %). Pyörää käytetään työ- ja opiskelumatkoihin eniten silloin, kun etäisyys on 3–10 kilometriä.

3.12 Pääasiallinen syy pyöräilyyn

Pyörällä liikkumisen pääasiallisena syynä mainittiin useimmiten kätevyys liikkumistapana tai myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen. Nämä asiat ovat olleet selkeästi kärjessä kaikkina mittausvuosina.

Yhä harvemmat helsinkiläisistä pyöräilijöistä liikkuvat pyörällä pääasiassa ulkoilu- ja virkistystarkoituksessa ja rahan säästö on noussut lähes yhtä suureen rooliin perusteluissa.

Sen sijaan esimerkiksi ympäristösyyt tai riippumattomuus aikatauluista ovat vain harvoin pääasiallisena syynä pyörän käyttöön. Pyörän käyttöä perustellaan hyvin harvoin myös huonoilla joukkoliikenneyhteyksillä tai autottomuudella.

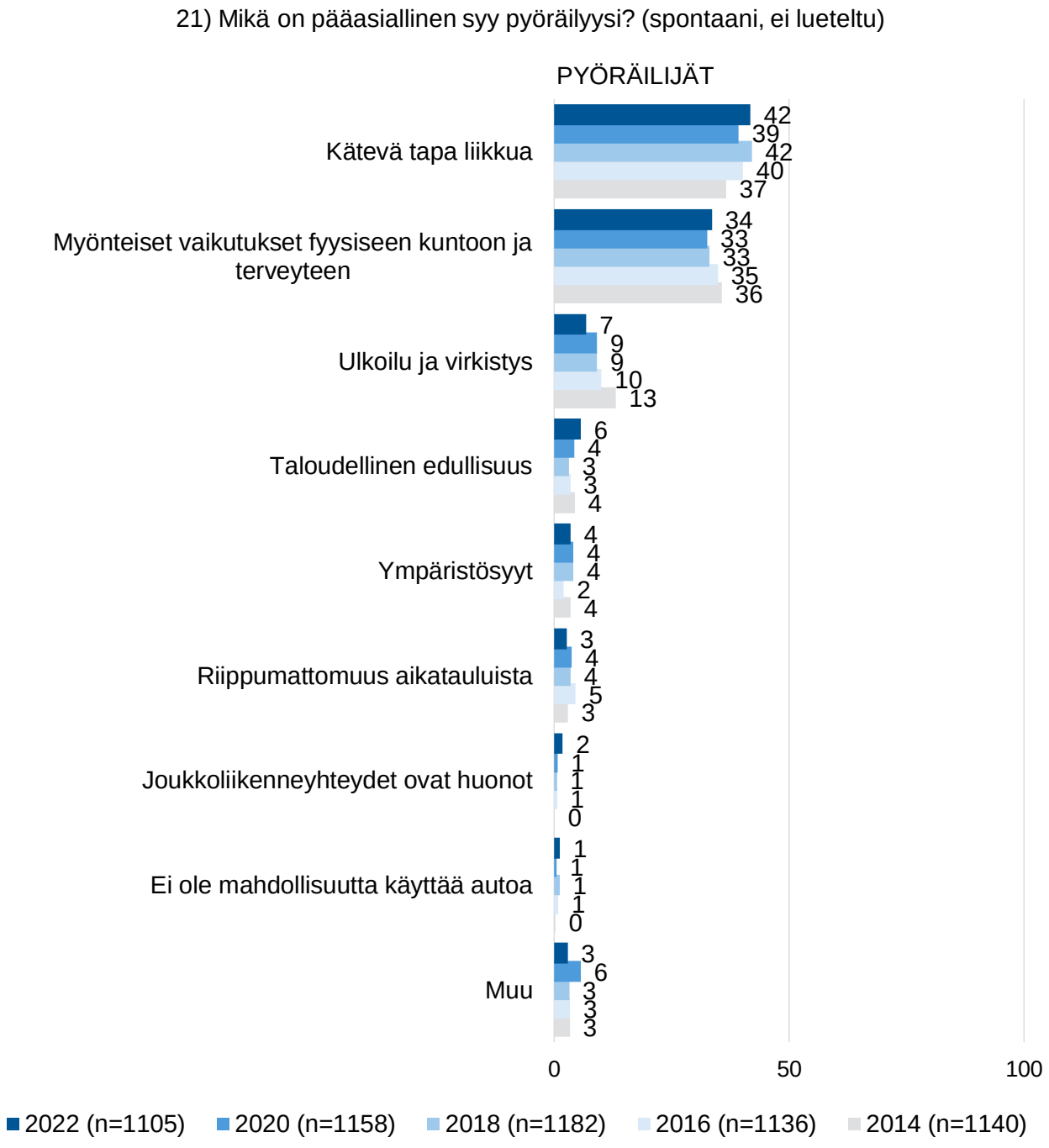
Nuoremmissa ikäryhmissä käytetään pyörää, koska se on kätevä tapa liikkua. Iän myötä pyöräilyn myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen nousevat suurempaan rooliin.

Kantakaupungissa asuville liikkumisen kätevyys on selvästi tärkeämpi syy pyörän käyttöön kuin esikaupungissa asuville. Esikaupungissa pyörällä liikkumiseen motivoi yhtä usein sen myönteiset terveysvaikutukset.

Liikkumisen kätevyys on tärkein syy pyörän käyttöön päivittäin lumettomana aikana pyöräilevien ja ympäri vuoden pyörällä liikkuvien keskuudessa. Se motivoi pyörän käyttöä eniten myös opiskelijoiden, työllisten, joukkoliikennettä käyttävien keskuudessa, kaikissa tuloluokissa ja koulutustasosta riippumatta, autottomissa tai korkeintaan yhden auton talouksissa sekä silloin kun etäisyys päivittäiseen aktiviteettiin on alle 5 kilometriä.

Päivittäin autolla kulkevien keskuudessa pyöräilyn myönteiset terveysvaikutukset nousi tärkeimmäksi syyksi pyörän käyttöön.

Pienituloisten ja alle 35-vuotiaiden naisten keskuudessa pyörällä liikkumisen taloudellinen edullisuus eli rahan säästö sai keskimääräistä enemmän mainintoja – ympäri vuoden pyöräilevien ja keski-ikäisten naisten keskuudessa myös ympäristösyyt.



Kuvio 14: Pääasiallinen syy pyöräilyyn, % pyöräilijöistä 2014–2022.

3.13 Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile

Pyöräilemättömyyttä tai vähäistä pyörän käyttöä perusteltiin useimmiten sillä, että kokee jonkin muun liikkumistavan mieluisampana (25 %). Perusteluna oli usein myös, että ei ole pyörää saatavilla tai terveydentila/korkea ikä. Noin 5 % mainitsi syyksi liian pitkän välimatkan tai turvattomuuden tunteen liikenteessä, mukavuudenhalun tai lyhyen välimatkan/keskustassa asumisen.

Muun liikkumistavan kokeminen pyörällä liikkumista mieluisempana sai mainintoja etenkin korkeimmassa tuloluokassa, miehiltä, yhden auton talouksissa sekä etäisyyden ollessa 6–10 kilometriä.

18–24-vuotiaat, opiskelijat, pienituloiset, päivittäin joukkoliikennettä käyttävät, autottomat sekä sinkkutaloudet mainitsivat keskimääräistä useammin syyksi, ettei ole pyörää saatavilla.

Yli 64-vuotiaat ja eläkeläiset vetosivat yleensä terveyteensä tai korkeaan ikään. Turvattomuuden tunne sai hieman keskimääräistä enemmän mainintoja kantakaupungissa asuvilta, naisilta ja opiskelijoilta.

Liian pitkä välimatka sai mainintoja etenkin silloin, kun etäisyys päivittäiseen aktiviteettiin on yli 10 kilometriä, talouden koon ollessa yli 3 henkilöä,18–34-vuotiailta naisilta ja päivittäin autolla liikkuvilta.

Muun liikkumistavan kokeminen pyörällä liikkumista mieluisempana sai perusteluissa jonkin verran aiempaa enemmän mainintoja.

Kuvio 15: Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile, % ei-pyöräilijöistä 2014–2022.

3.14 Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttö Helsingissä

Barometrissa kysyttiin vuoden 2020 tapaan myös Helsingin yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käytöstä.

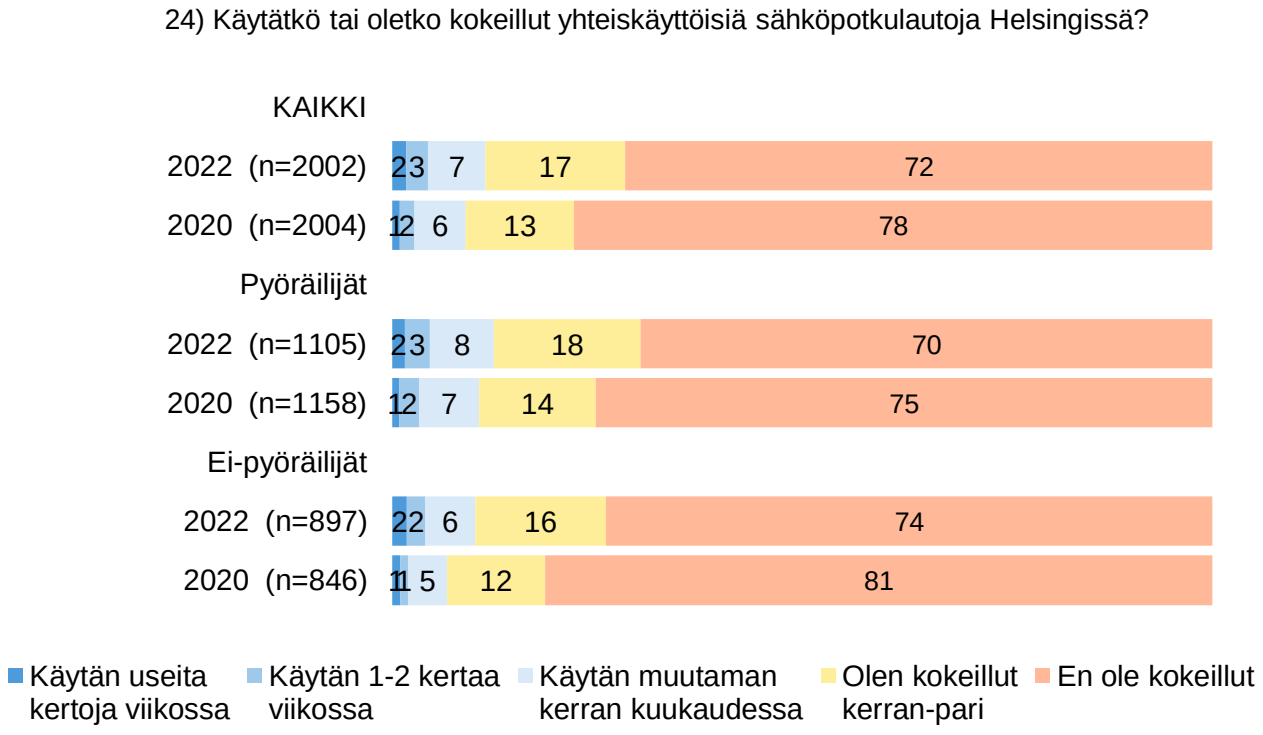
Tutkimuksen mukaan useampi kuin joka neljäs helsinkiläinen (28 %) on ainakin kokeillut sähköpotkulautaa. Osuus on jonkin verran noussut vuoteen 2020 verrattuna, jolloin se oli 22 %.

Sähköpotkulautojen käyttäjän määritelmänä on, että käyttää lautaa liikkumiseen vähintään muutaman kerran kuukaudessa. Käyttäjiä on nyt 11 % ja osuus on kasvanut pari prosenttiyksikköä vuoteen 2020 verrattuna. Kantakaupungissa käyttäjien osuus on kasvanut hieman enemmän (4 %-yksikköä).

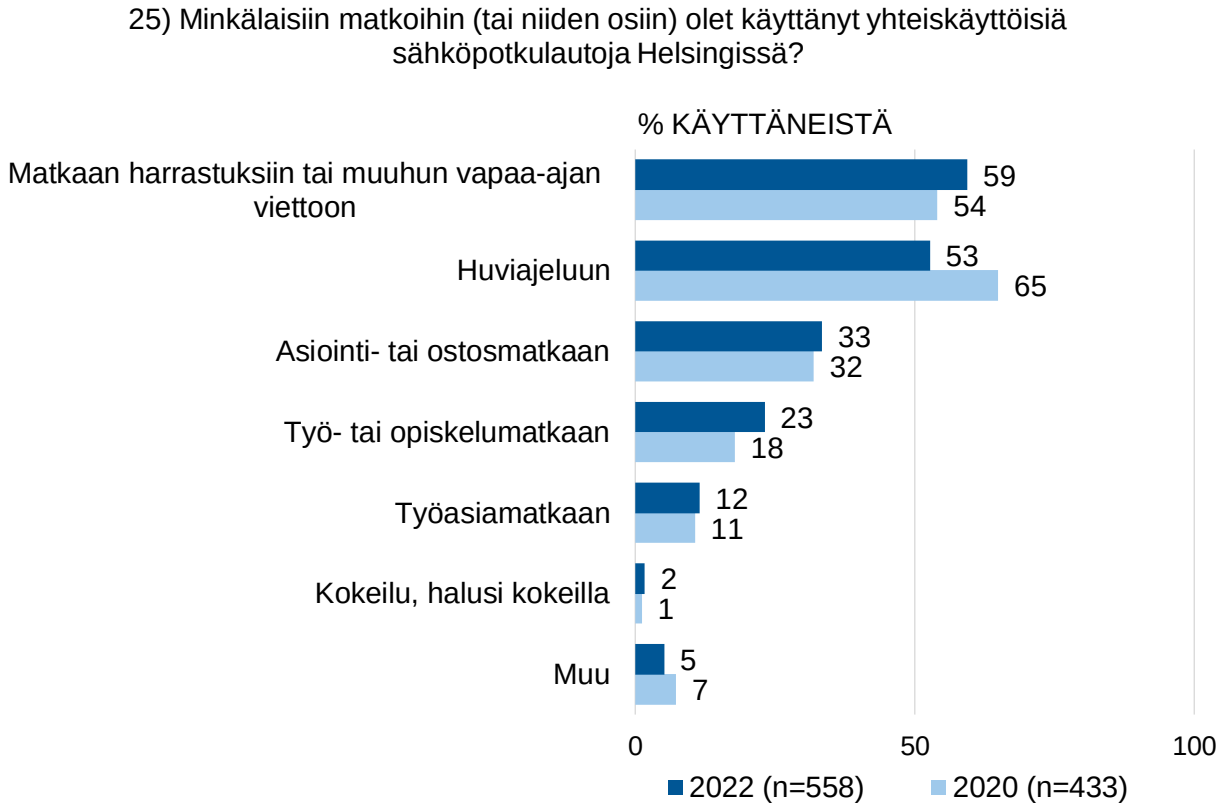
2 % Helsingin asukkaista liikkuu sähköpotkulaudalla useita kertoja viikossa, 3 % kerran tai pari viikossa ja 7 % muutaman kerran kuukaudessa.

Helsingin yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat suosittuja etenkin 18–24-vuotiaiden keskuudessa, joista lähes kolmas käyttää niitä. Myös kantakaupungissa asuvat (18 %) suosivat sitä liikkumismuotona selvästi enemmän kuin esikaupunkilaiset (8 %).

Tavallisimmin sähköpotkulaudalla liikutaan harrastuksiin tai muuhun vapaa-ajanviettoon (59 %) tai käytetään sitä huviajeluun (53 %). Joka kolmas tekee sillä asiointimatkoja. Sähköpotkulaudoilla liikutaan myös työmatkaliikenteessä: useampi kuin joka viides käyttää sitä työ- tai opiskelumatkaan ja yli 10 % työasiamatkaan. Vuoteen 2020 verrattuna sähköpotkulautaa käytetään nyt vähemmän huviajeluun ja enemmän liikkumistarpeeseen.



Kuvio 16: Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttö Helsingissä, % vastaajista.



Kuvio 17: Minkälaisiin matkoihin käyttänyt yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja, % yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja käyttäneistä (on vähintään kokeillut).

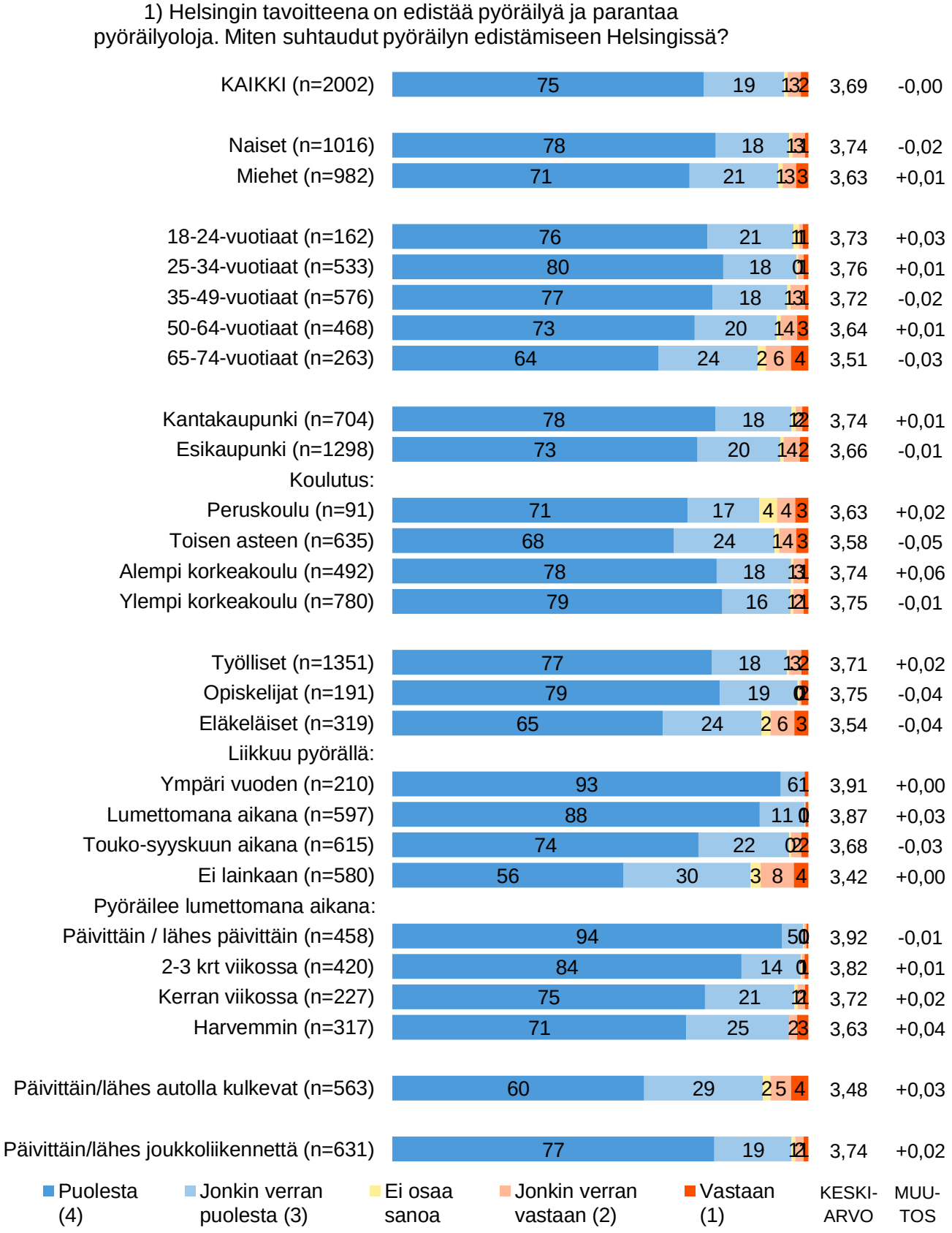
Liite 1: Tulokset taustaryhmittäin

Taulukko 4: Tulosten luottamusvälit 95 %-luottamustasolle, kaikki vastaajat.

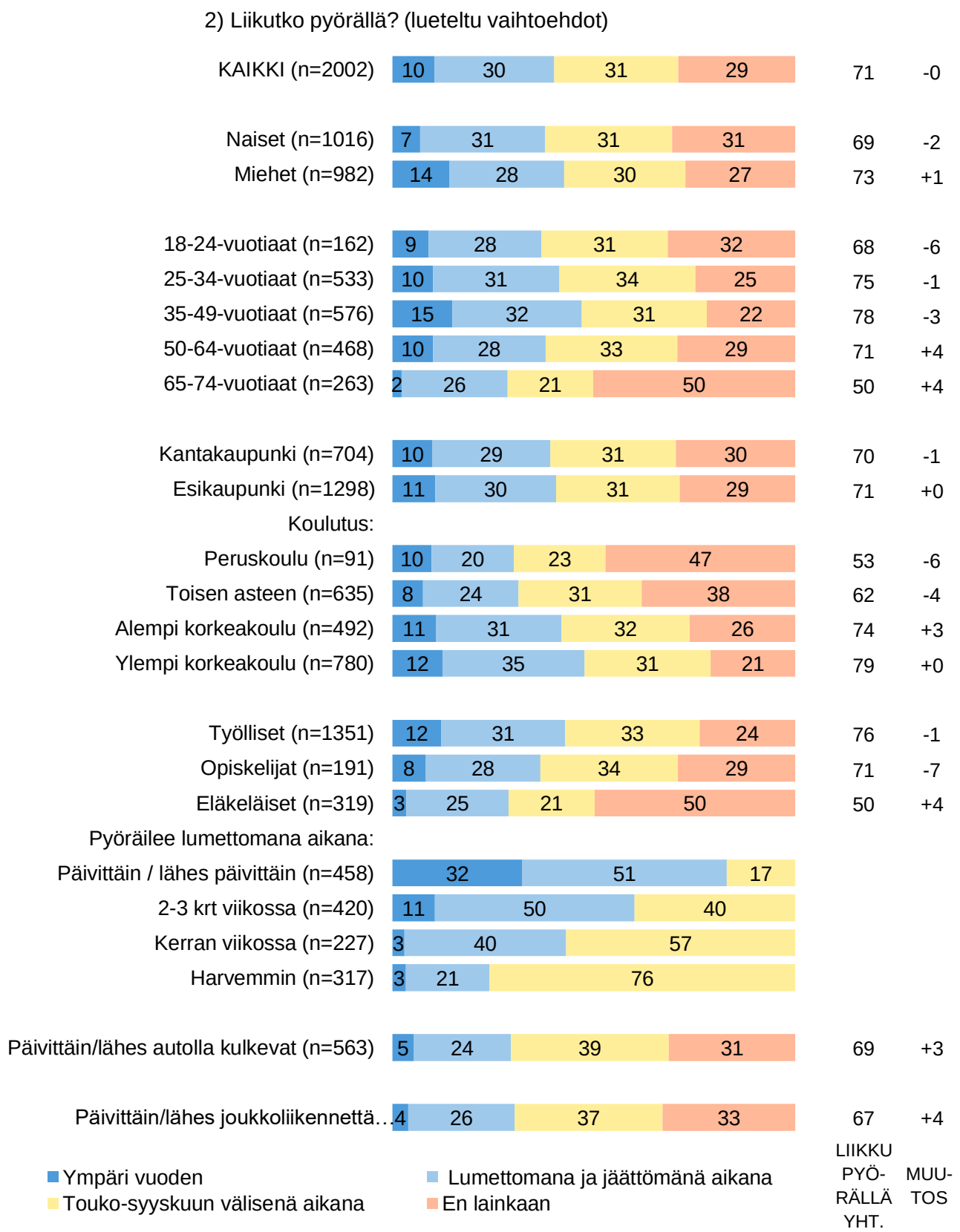
	n=	%-luku, joka tuli tulokseksi					
KAIKKI VASTAAJAT	**Näytteen/ alaryh-män koko**	**1 tai 99 %**	**10 tai 90 %**	**20 tai 80 %**	**30 tai 70 %**	**40 tai 60 %**	**50 %**
KAIKKI	2002	±0,4	±1,3	±1,8	±2,0	±2,1	±2,2
Naiset	1016	±0,6	±1,8	±2,5	±2,8	±3,0	±3,1
Miehet	982	±0,6	±1,9	±2,5	±2,9	±3,1	±3,1
18–24-vuotiaat	162	±1,5	±4,6	±6,2	±7,1	±7,5	±7,7
25–34-vuotiaat	533	±0,8	±2,5	±3,4	±3,9	±4,2	±4,2
35–49-vuotiaat	576	±0,8	±2,5	±3,3	±3,7	±4,0	±4,1
50–64-vuotiaat	468	±0,9	±2,7	±3,6	±4,2	±4,4	±4,5
65–74-vuotiaat	263	±1,2	±3,6	±4,8	±5,5	±5,9	±6,0
Kantakaupunki	704	±0,7	±2,2	±3,0	±3,4	±3,6	±3,7
Esikaupunki	1298	±0,5	±1,6	±2,2	±2,5	±2,7	±2,7
Koulutus: Peruskoulu	91	±2,0	±6,2	±8,2	±9,4	±10,1	±10,3
Toisen asteen	635	±0,8	±2,3	±3,1	±3,6	±3,8	±3,9
Alempi korkeakoulu	492	±0,9	±2,7	±3,5	±4,0	±4,3	±4,4
Ylempi korkeakoulu	780	±0,7	±2,1	±2,8	±3,2	±3,4	±3,5
Työlliset	1351	±0,5	±1,6	±2,1	±2,4	±2,6	±2,7
Opiskelijat	191	±1,4	±4,3	±5,7	±6,5	±6,9	±7,1
Eläkeläiset	319	±1,1	±3,3	±4,4	±5,0	±5,4	±5,5
Liikkuu pyörällä: Ympäri vuoden	210	±1,3	±4,1	±5,4	±6,2	±6,6	±6,8
Lumettomana aikana	597	±0,8	±2,4	±3,2	±3,7	±3,9	±4,0
Touko-syyskuun aikana	615	±0,8	±2,4	±3,2	±3,6	±3,9	±4,0
Ei lainkaan	580	±0,8	±2,4	±3,3	±3,7	±4,0	±4,1
Pyöräilee lumettomana aikana: Päivittäin / lähes päivittäin	458	±0,9	±2,7	±3,7	±4,2	±4,5	±4,6
2–3 krt viikossa	420	±1,0	±2,9	±3,8	±4,4	±4,7	±4,8
Kerran viikossa	227	±1,3	±3,9	±5,2	±6,0	±6,4	±6,5
Harvemmin	317	±1,1	±3,3	±4,4	±5,0	±5,4	±5,5
Päivittäin / lähes päivittäin autolla kulkevat	563	±0,8	±2,5	±3,3	±3,8	±4,0	±4,1
Päivittäin / lähes päivittäin joukko-liikennettä käyttävät	631	±0,8	±2,3	±3,1	±3,6	±3,8	±3,9

Taulukko 5: Tulosten luottamusvälit 95 %-luottamustasolle, pyöräilijät.

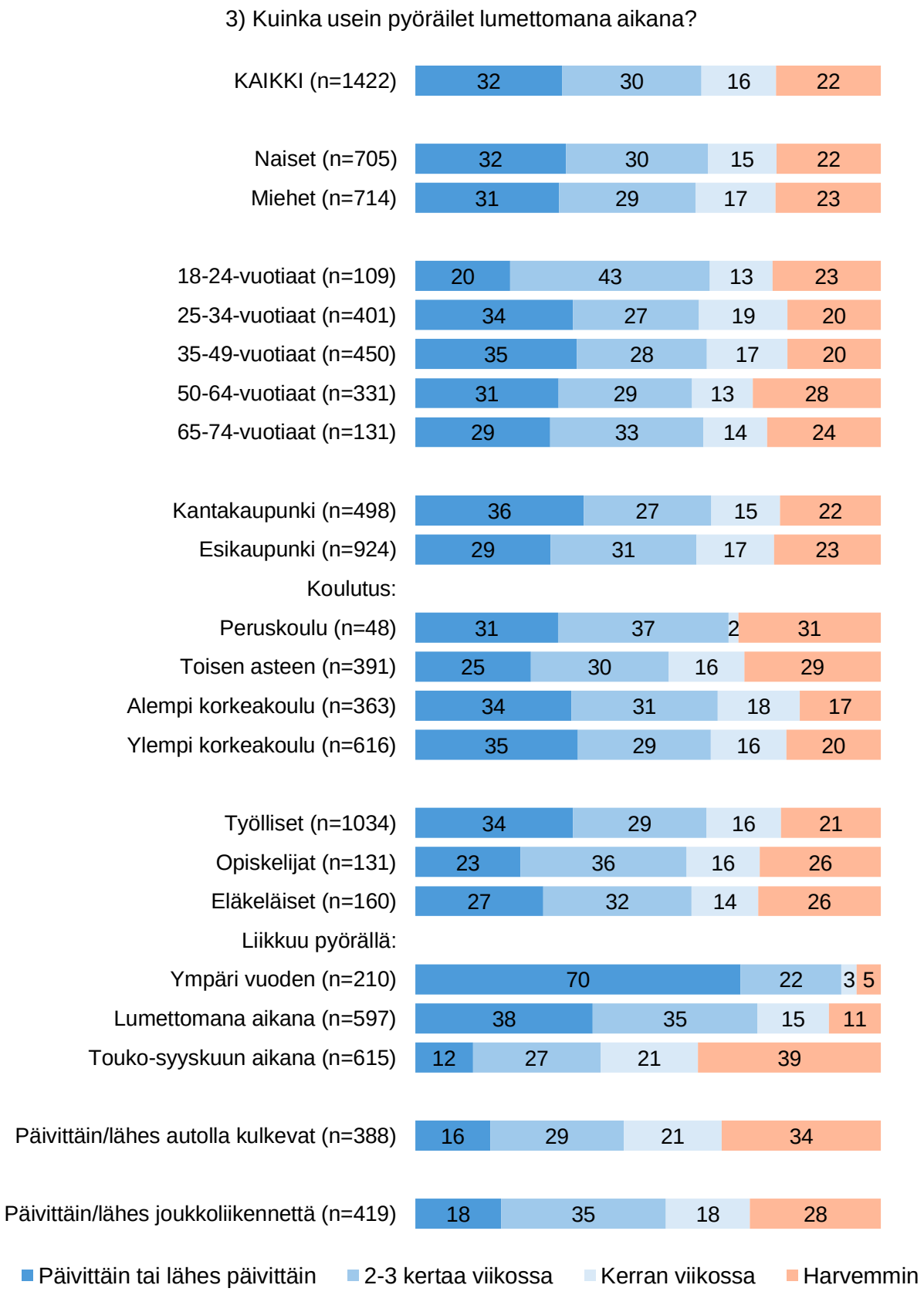
	n=	%-luku, joka tuli tulokseksi					
PYÖRÄILIJÄT	**Näytteen/ alaryh-män koko**	**1 tai 99 %**	**10 tai 90 %**	**20 tai 80 %**	**30 tai 70 %**	**40 tai 60 %**	**50 %**
KAIKKI	1105	±0,6	±1,8	±2,4	±2,7	±2,9	±2,9
Naiset	549	±0,8	±2,5	±3,3	±3,8	±4,1	±4,2
Miehet	554	±0,8	±2,5	±3,3	±3,8	±4,1	±4,2
18–24-vuotiaat	85	±2,1	±6,4	±8,5	±9,7	±10,4	±10,6
25–34-vuotiaat	321	±1,1	±3,3	±4,4	±5,0	±5,4	±5,5
35–49-vuotiaat	360	±1,0	±3,1	±4,1	±4,7	±5,1	±5,2
50–64-vuotiaat	240	±1,3	±3,8	±5,1	±5,8	±6,2	±6,3
65–74-vuotiaat	99	±2,0	±5,9	±7,9	±9,0	±9,7	±9,8
Kantakaupunki	394	±1,0	±3,0	±3,9	±4,5	±4,8	±4,9
Esikaupunki	711	±0,7	±2,2	±2,9	±3,4	±3,6	±3,7
Koulutus: Peruskoulu	33	±3,4	±10,2	±13,6	±15,6	±16,7	±17,1
Toisen asteen	277	±1,2	±3,5	±4,7	±5,4	±5,8	±5,9
Alempi korkeakoulu	300	±1,1	±3,4	±4,5	±5,2	±5,5	±5,7
Ylempi korkeakoulu	492	±0,9	±2,7	±3,5	±4,0	±4,3	±4,4
Työlliset	813	±0,7	±2,1	±2,7	±3,2	±3,4	±3,4
Opiskelijat	98	±2,0	±5,9	±7,9	±9,1	±9,7	±9,9
Eläkeläiset	118	±1,8	±5,4	±7,2	±8,3	±8,8	±9,0
Liikkuu pyörällä: Ympäri vuoden	200	±1,4	±4,2	±5,5	±6,4	±6,8	±6,9
Lumettomana aikana	532	±0,8	±2,5	±3,4	±3,9	±4,2	±4,2
Touko-syyskuun aikana	373	±1,0	±3,0	±4,1	±4,7	±5,0	±5,1
Pyöräilee lumettomana aikana: Päivittäin / lähes päivittäin	458	±0,9	±2,7	±3,7	±4,2	±4,5	±4,6
2–3 krt viikossa	420	±1,0	±2,9	±3,8	±4,4	±4,7	±4,8
Kerran viikossa	227	±1,3	±3,9	±5,2	±6,0	±6,4	±6,5
Päivittäin / lähes päivittäin autolla kulkevat	255	±1,2	±3,7	±4,9	±5,6	±6,0	±6,1
Päivittäin / lähes päivittäin joukko-liikennettä käyttävät	301	±1,1	±3,4	±4,5	±5,2	±5,5	±5,6



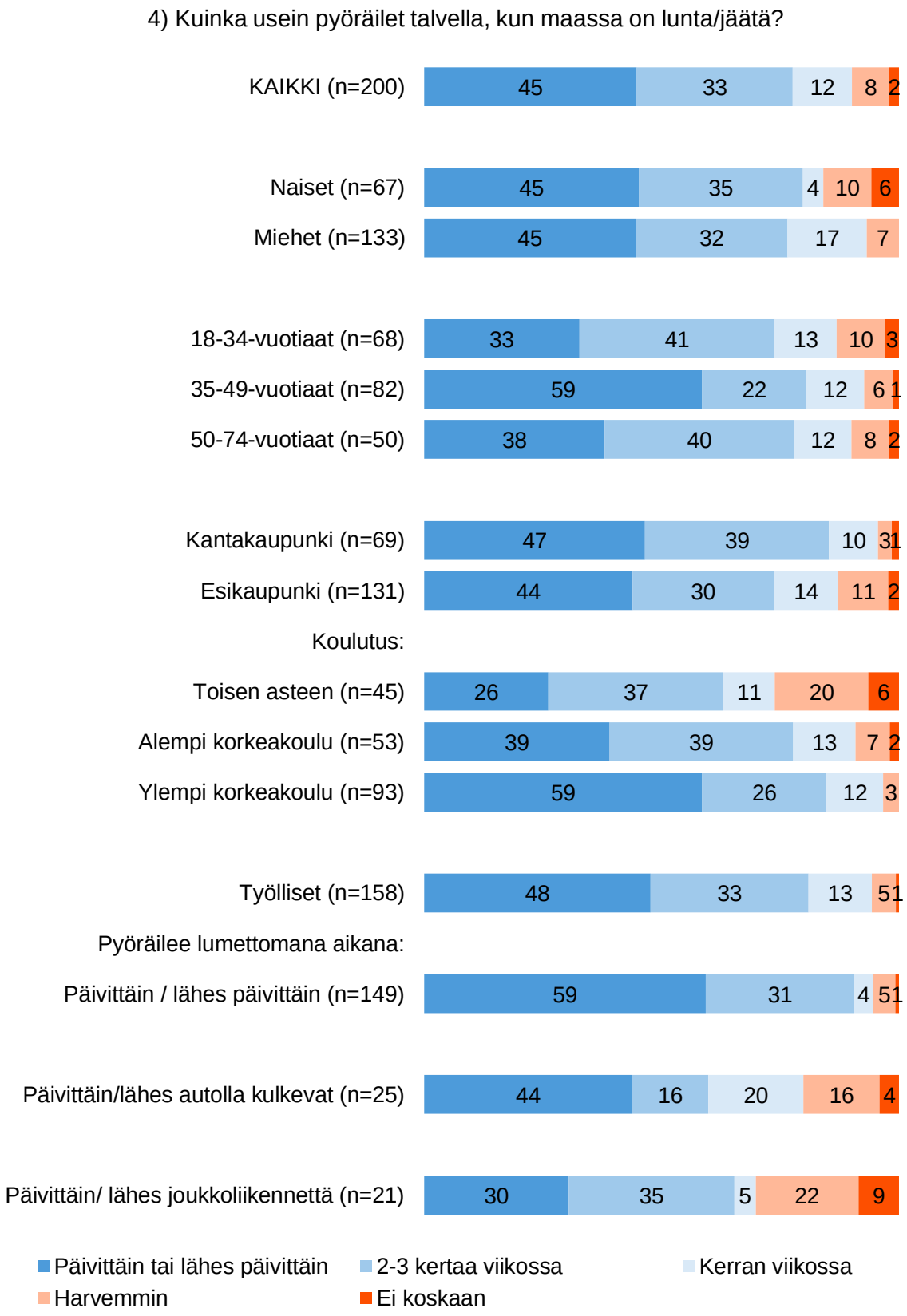
Kuvio 18: Suhtautuminen pyöräilyn edistämiseen Helsingissä, % kaikista vastaajista taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020



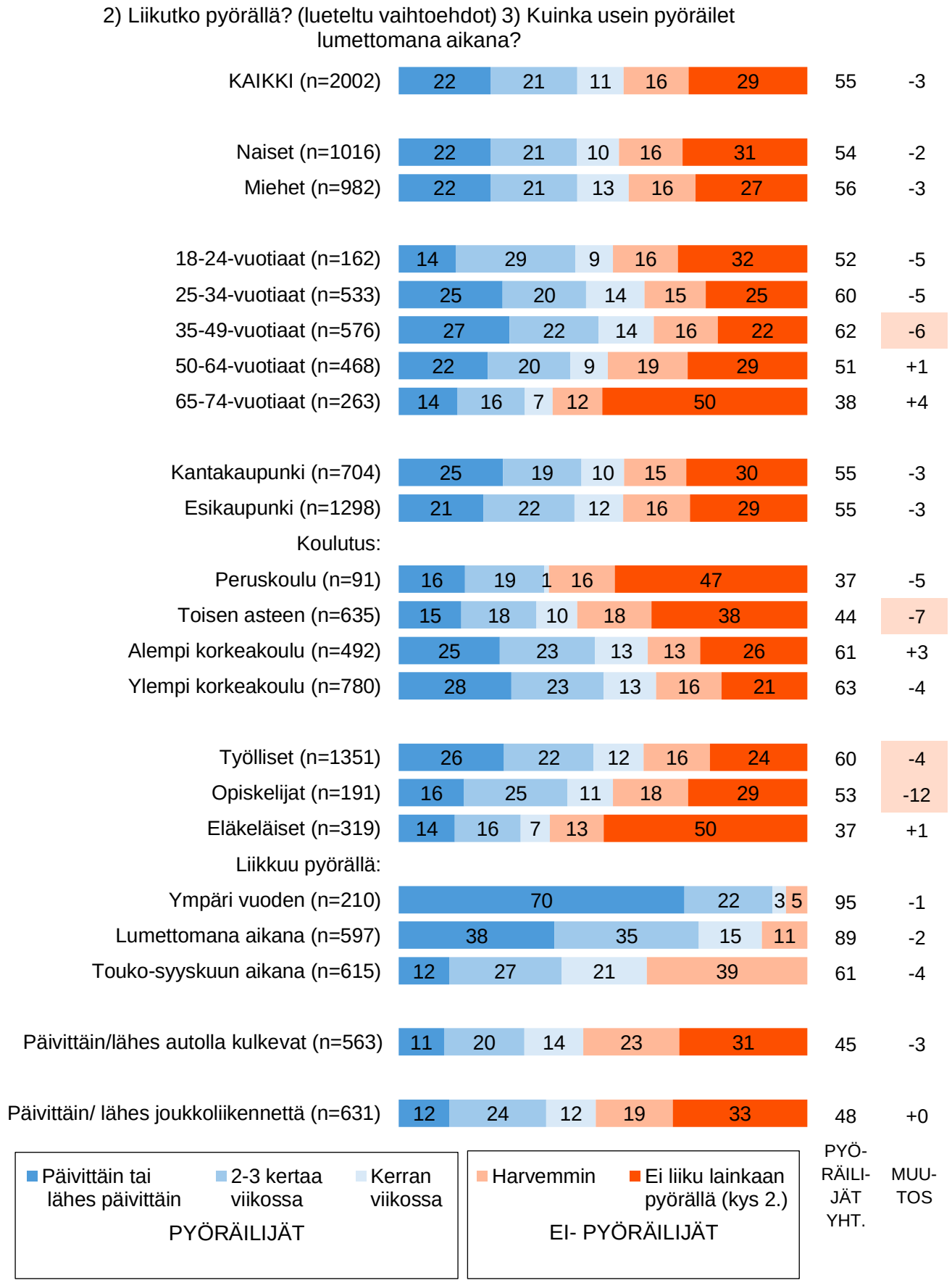
Kuvio 19: Pyörällä liikkuminen, % kaikista vastaajista taustaryhmittäin 2022 ja muutos vuodesta 2020 (%-yksikköä).



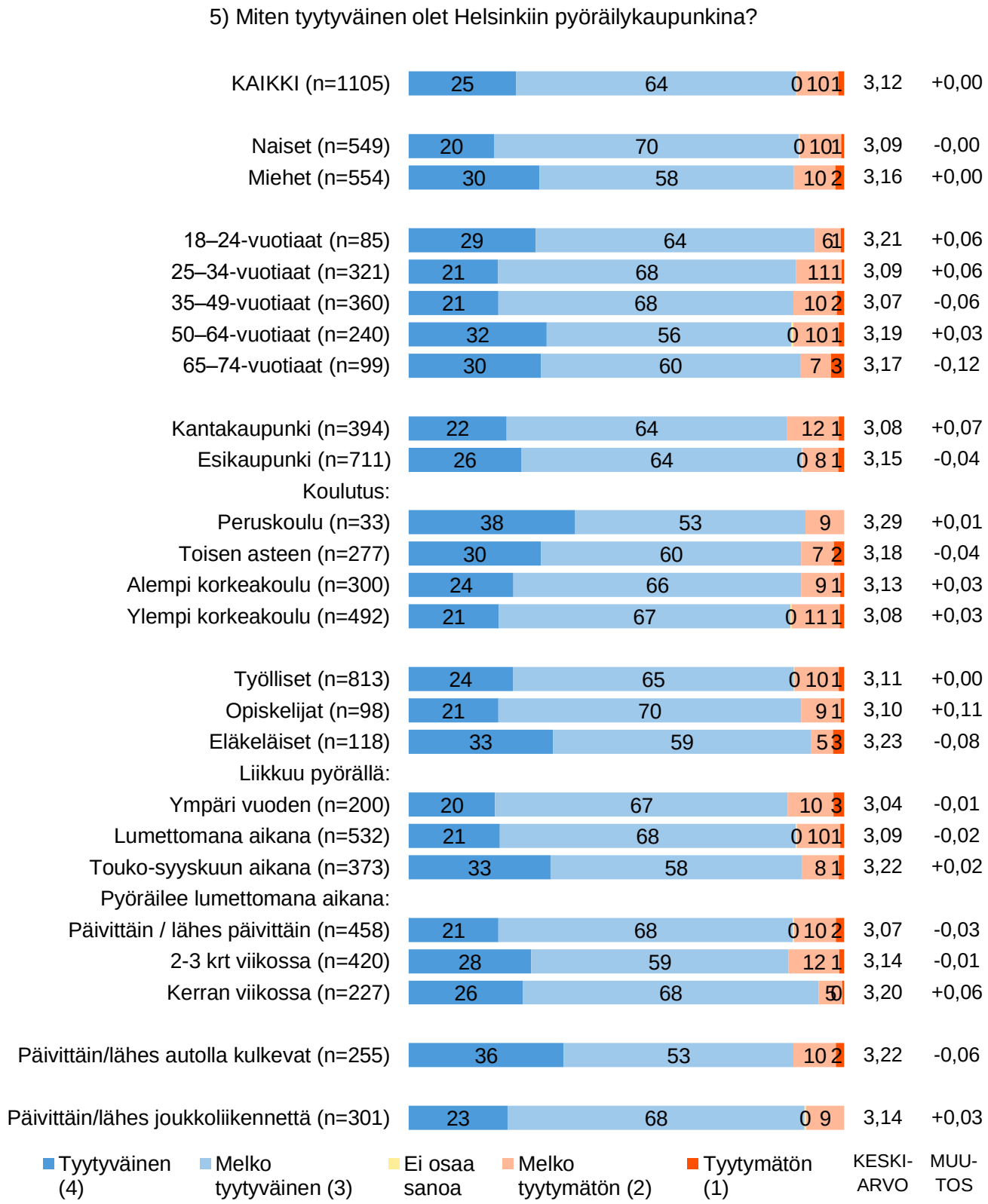
Kuvio 20: Pyöräilyn useus lumettomana aikana, % pyörällä (ainakin joskus) liikkuvista taustaryhmittäin 2022..



Kuvio 21: Pyöräilyn useus talvella, kun maassa on lunta/jäätä, % ympäri vuoden pyöräilevistä taustaryhmittäin 2022.

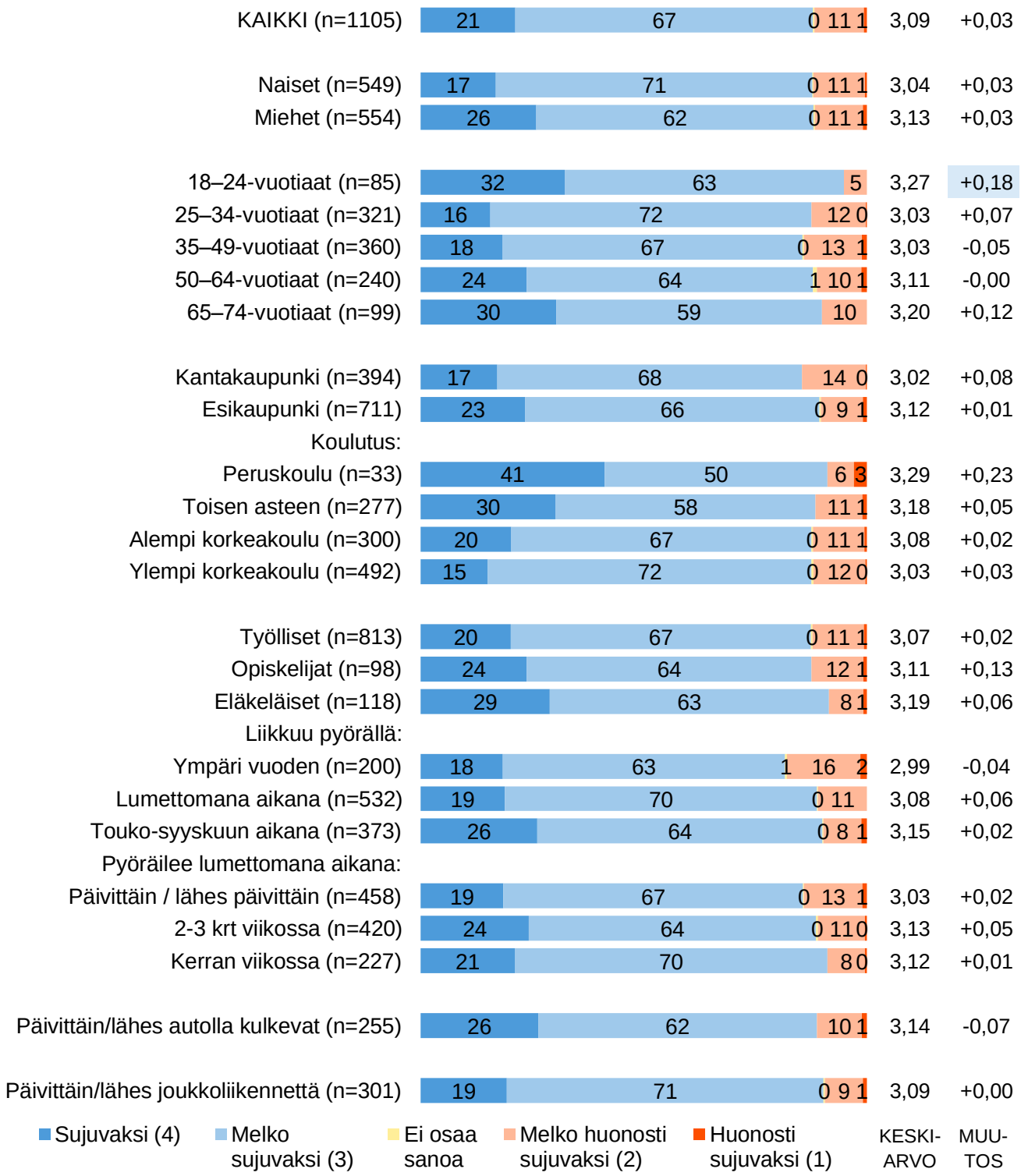


Kuvio 22: Pyöräilyn useus (lumettomana aikana), % kaikista vastaajista taustaryhmittäin 2022 ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)



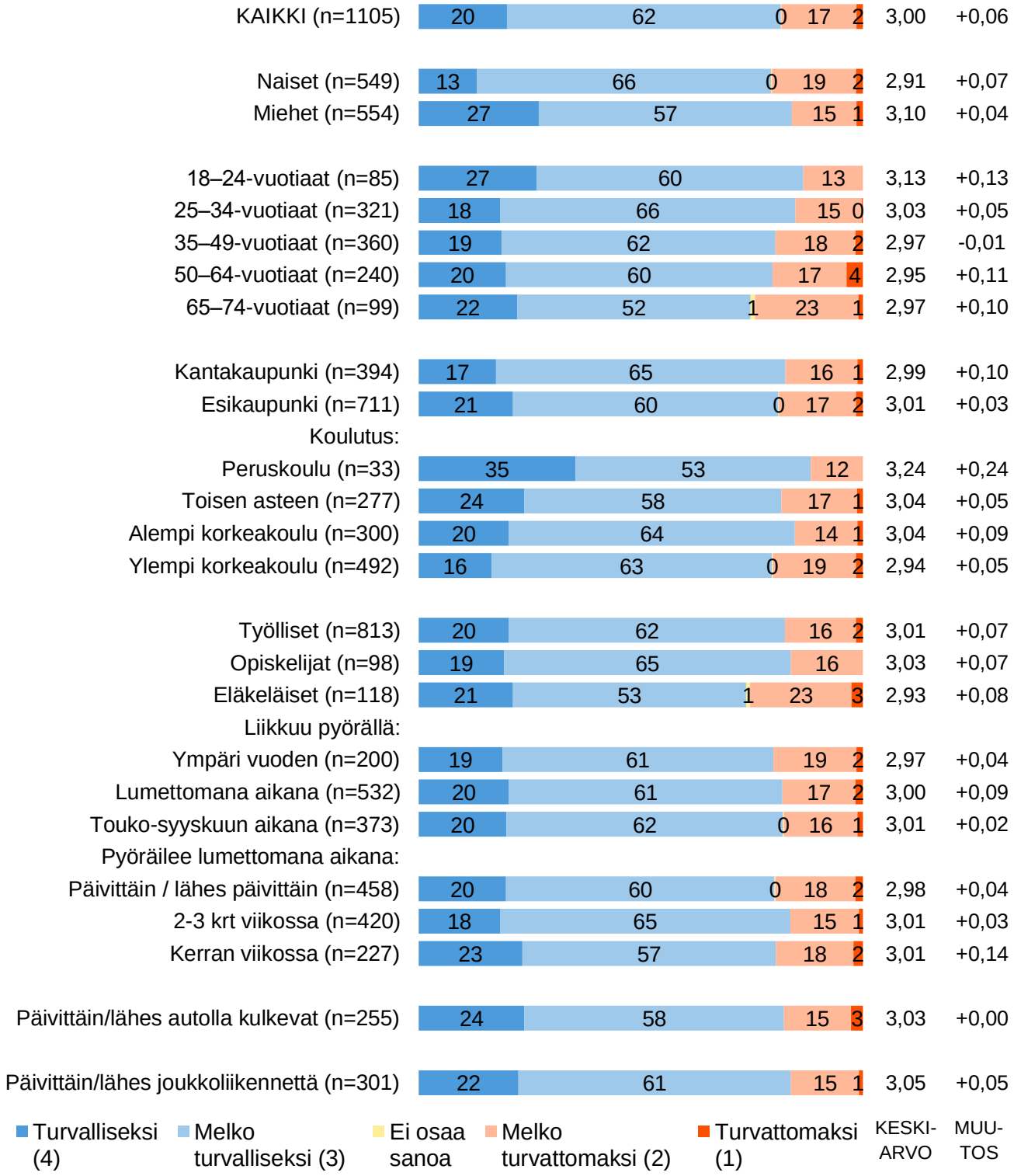
Kuvio 23: Tyytyväisyys Helsinkiin pyöräilykaupunkina 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

6) Miten sujuvaksi koet pyöräilyn Helsingissä?



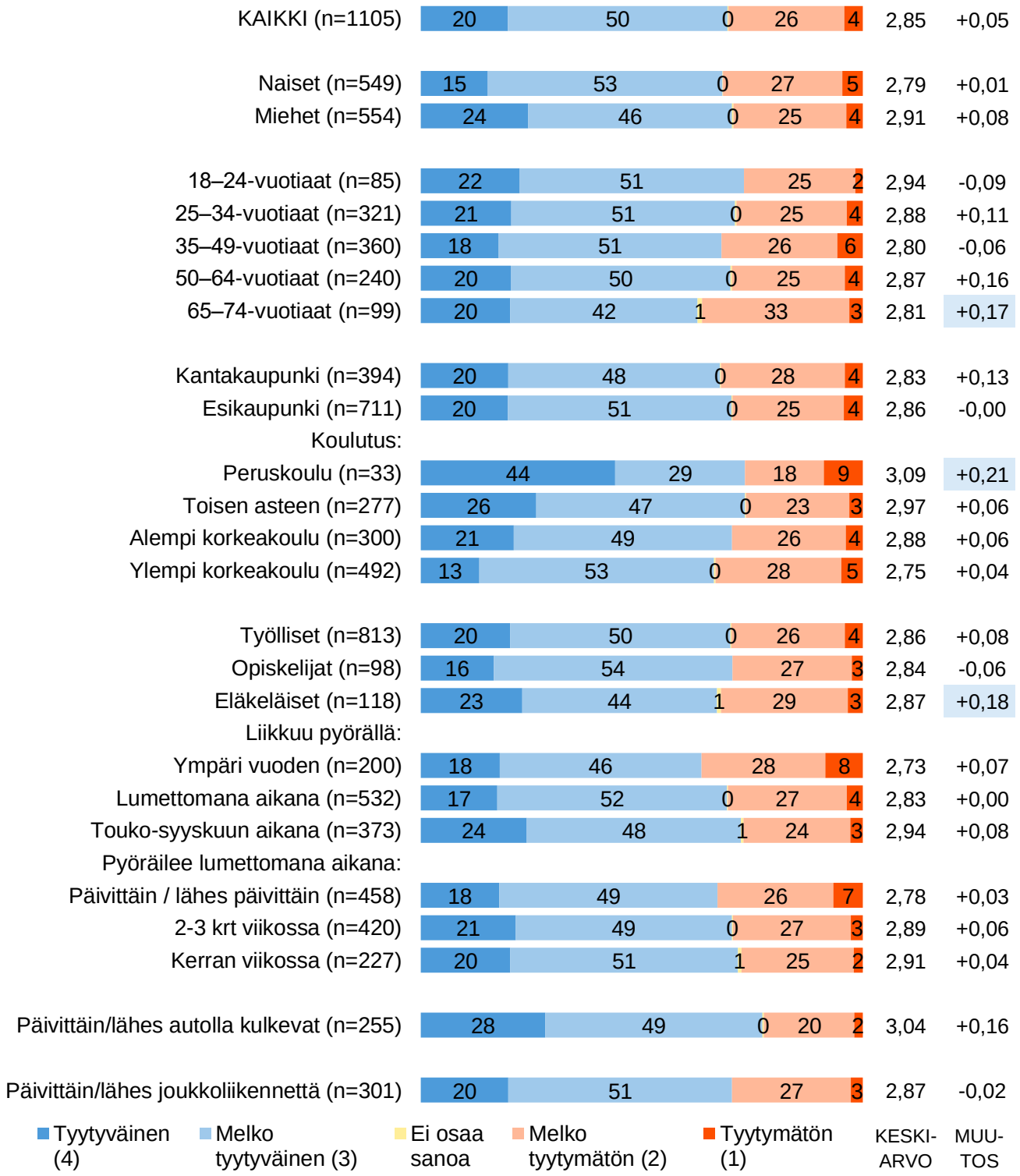
Kuvio 24: Pyöräilyn sujuvuus Helsingissä 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

7) Miten turvalliseksi koet pyöräilyn Helsingissä?



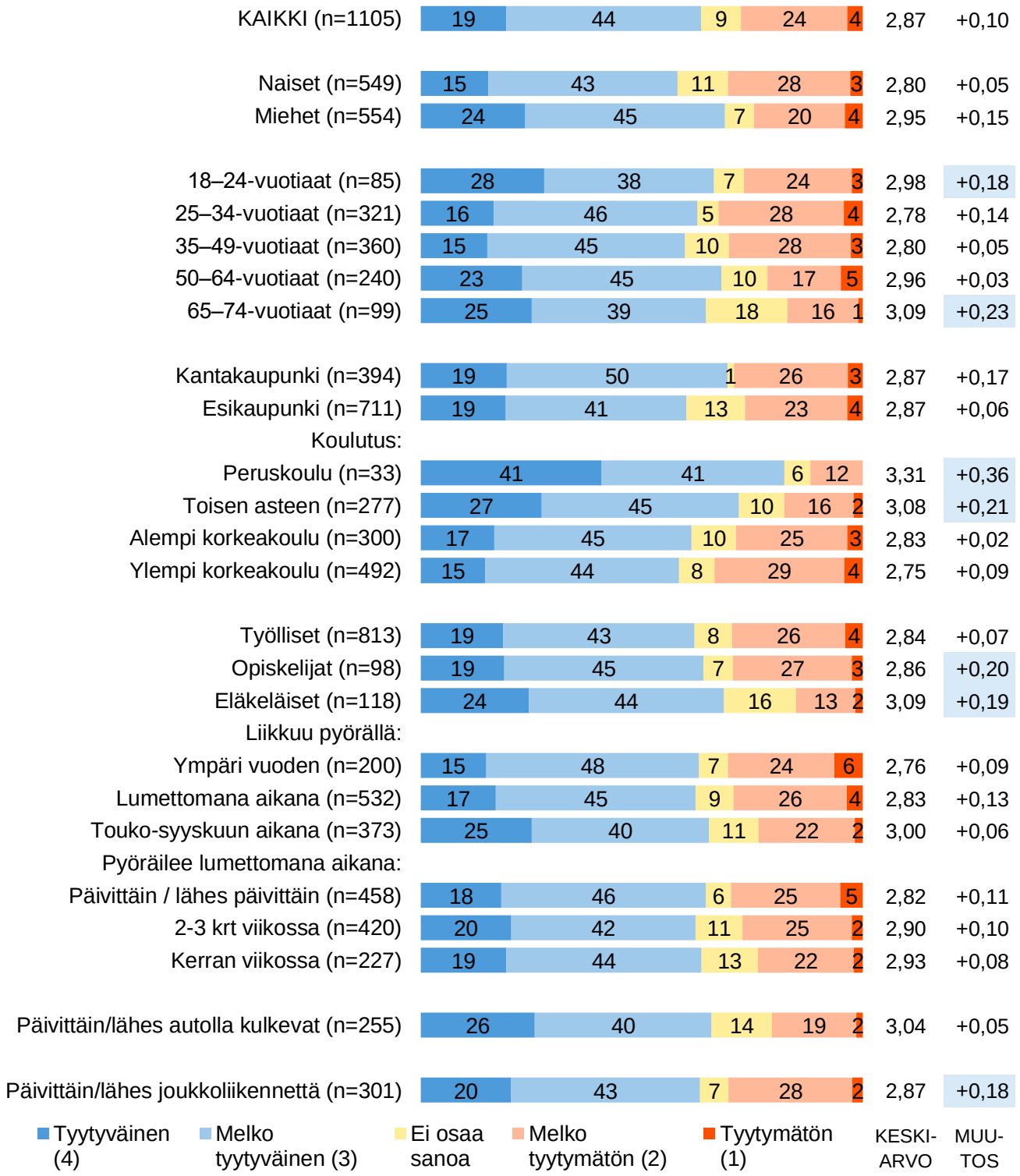
Kuvio 25: Pyöräilyn turvallisuus Helsingissä 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

8) Miten tyytyväinen olet siihen, miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan?

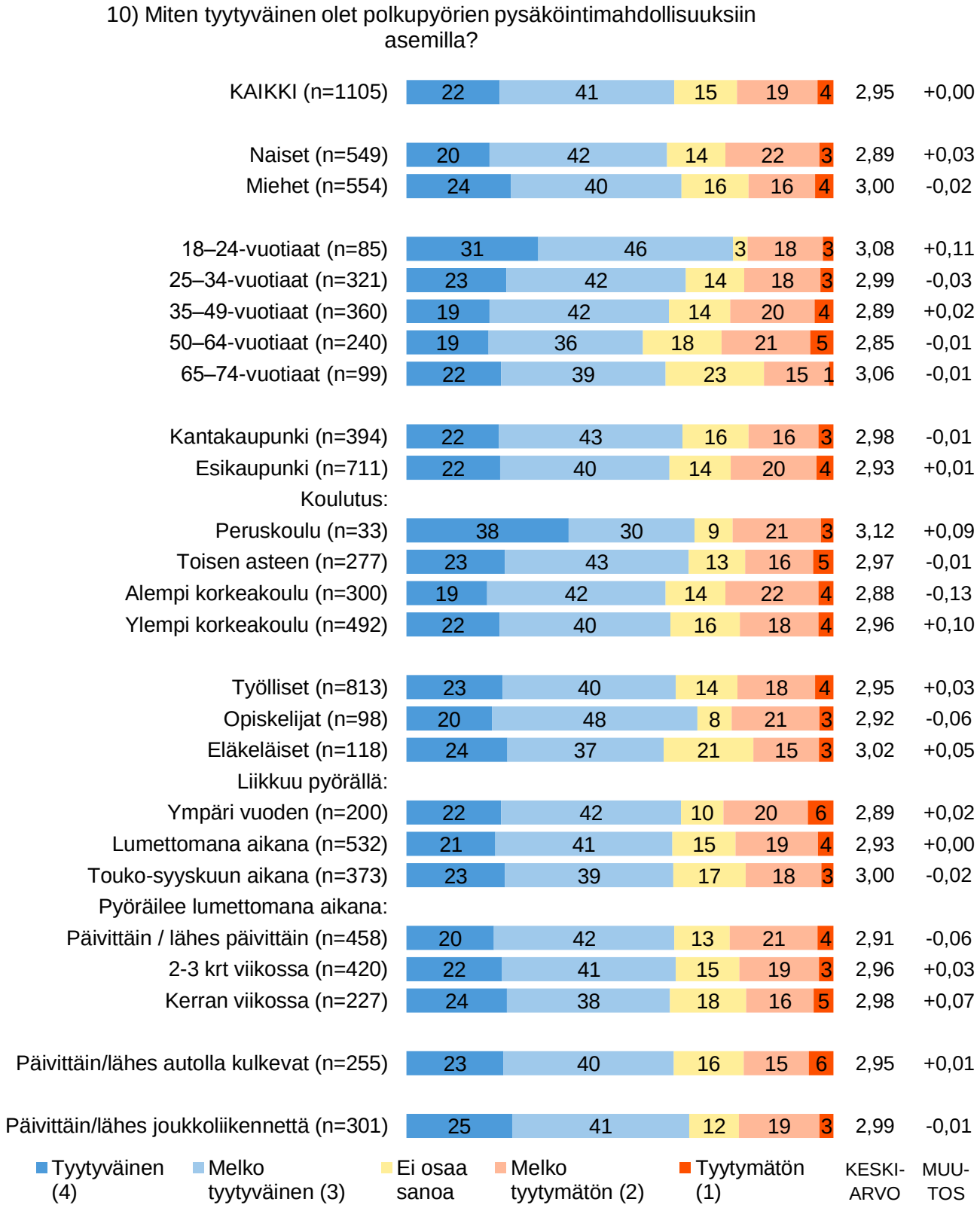


Kuvio 26: Tyytyväisyys siihen, miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

9) Miten tyytyväinen olet pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa?

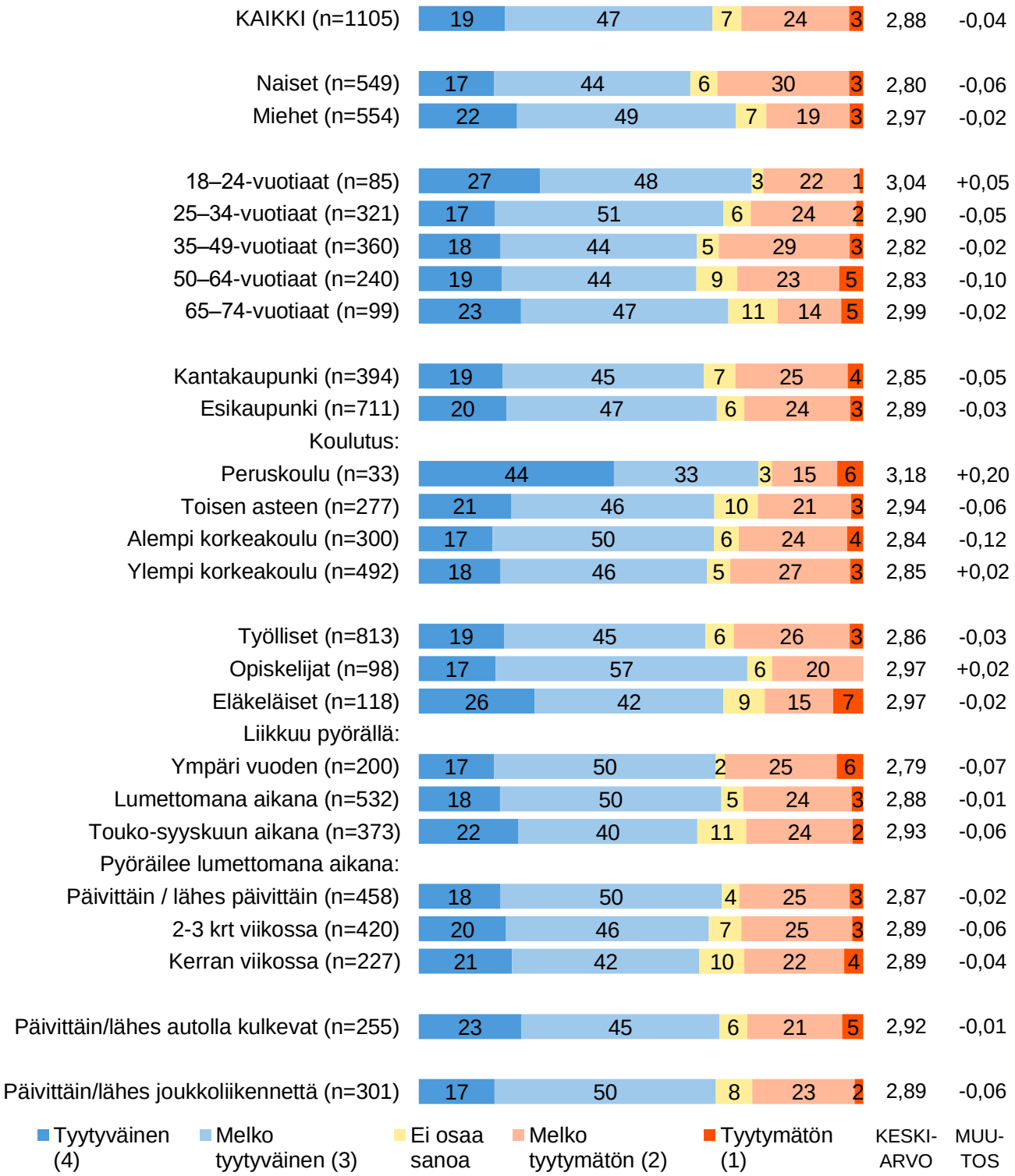


Kuvio 27: Tyytyväisyys pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

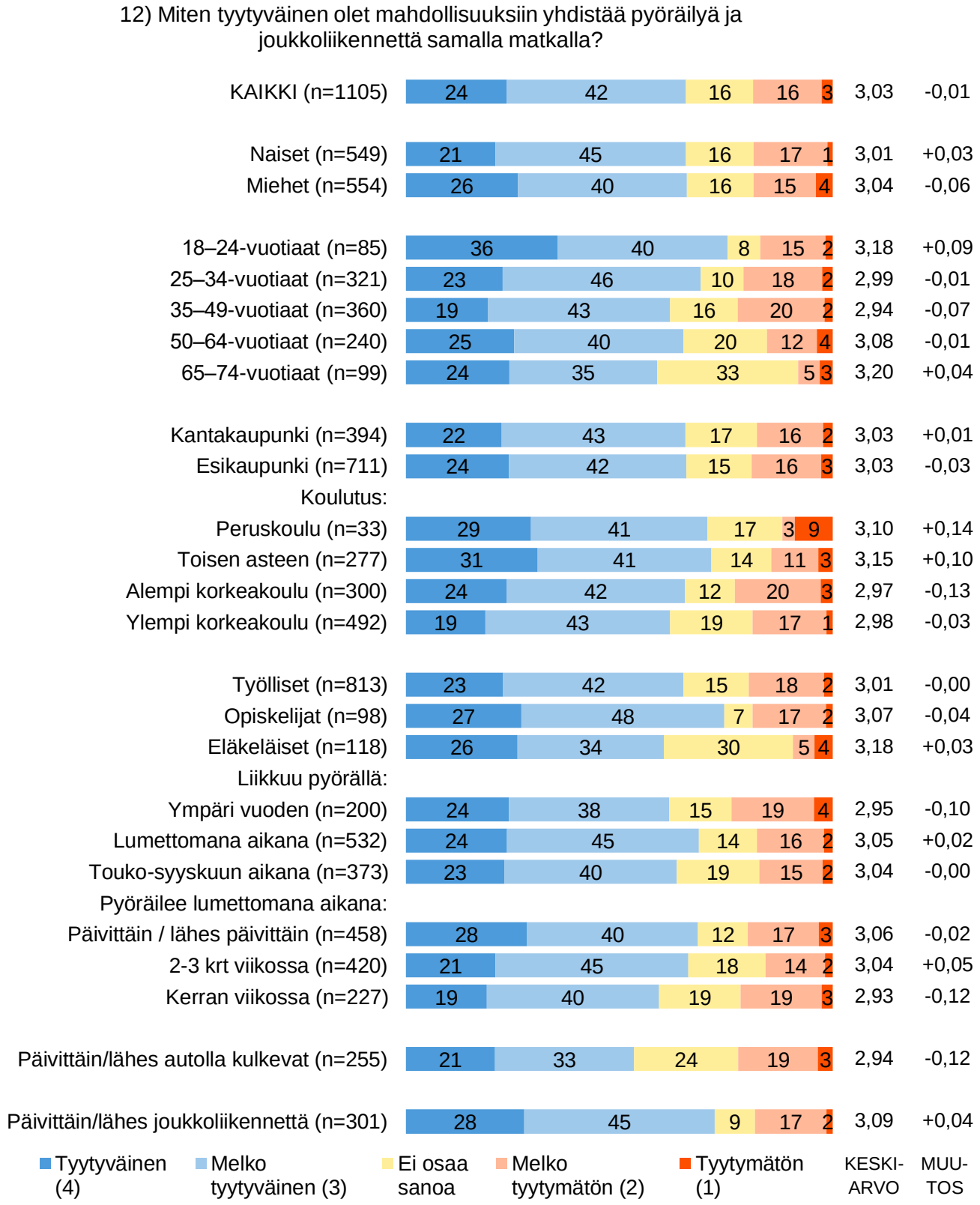


Kuvio 28: Tyytyväisyys polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin asemilla 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

11) Miten tyytyväinen olet polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin muissa julkisissa kohteissa?

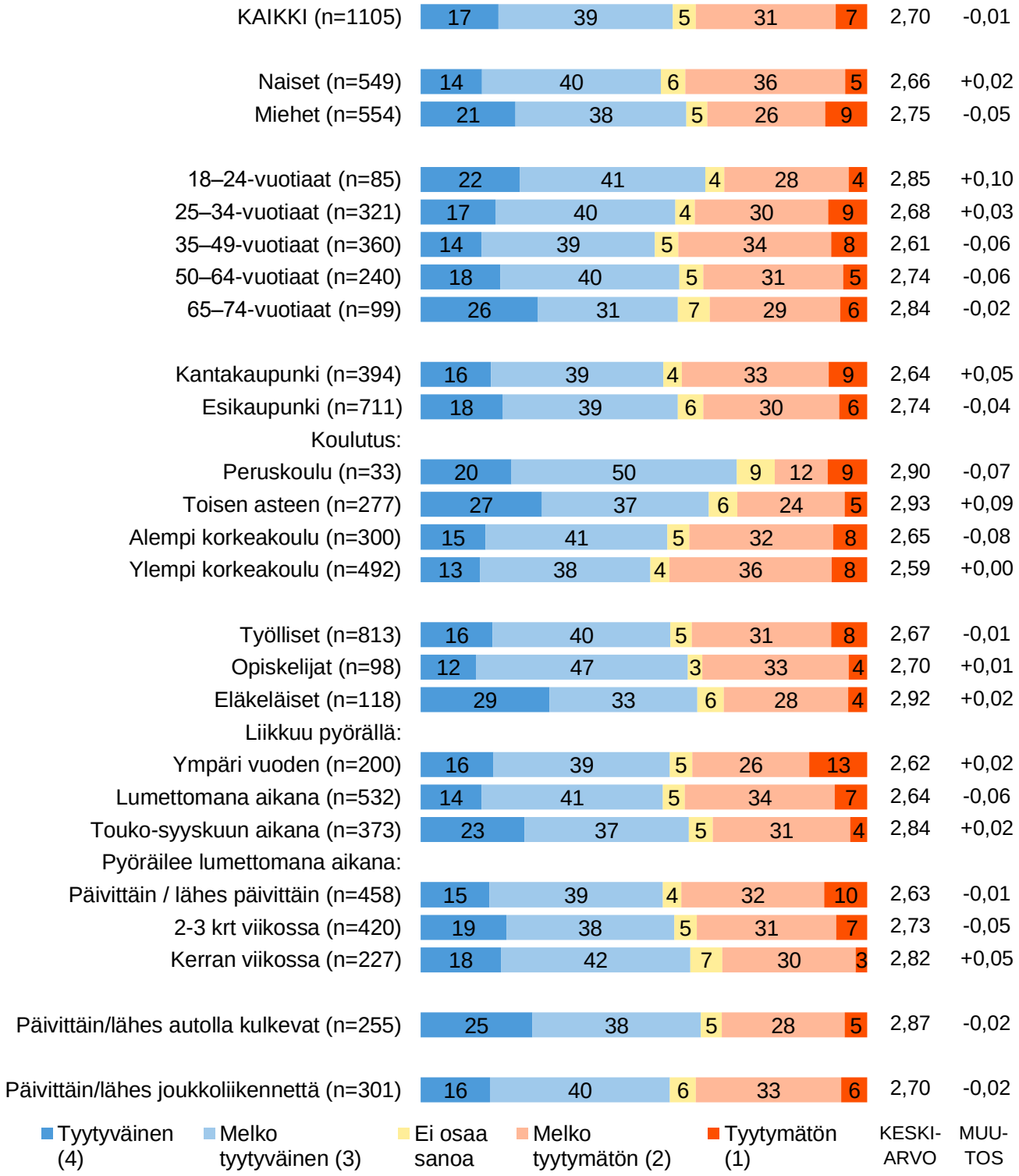


Kuvio 29: Tyytyväisyys polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin muissa julkisissa kohteissa 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.



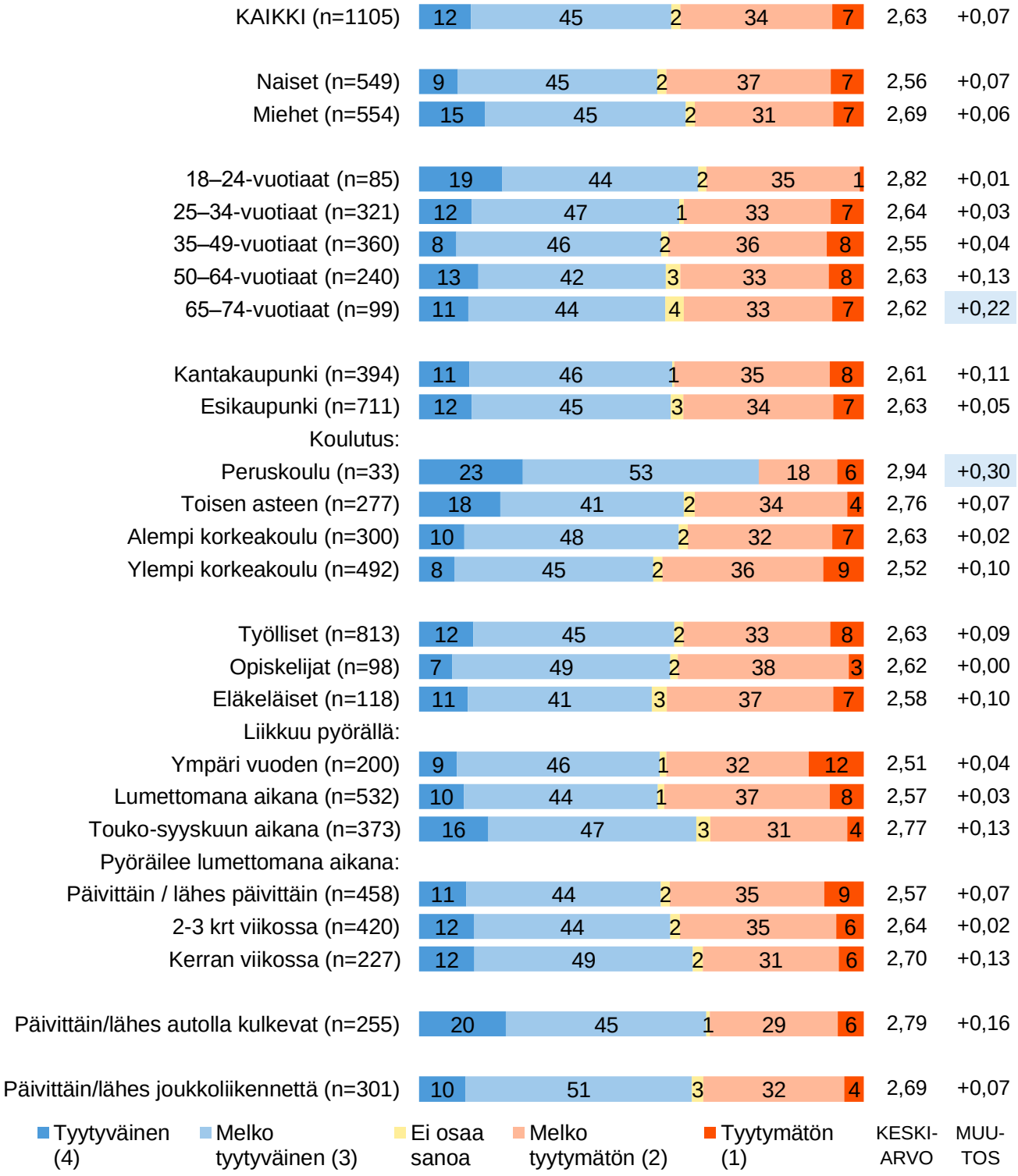
Kuvio 30: Tyytyväisyys mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

13) Miten tyytyväinen olet pyöräilyn opastukseen Helsingissä?



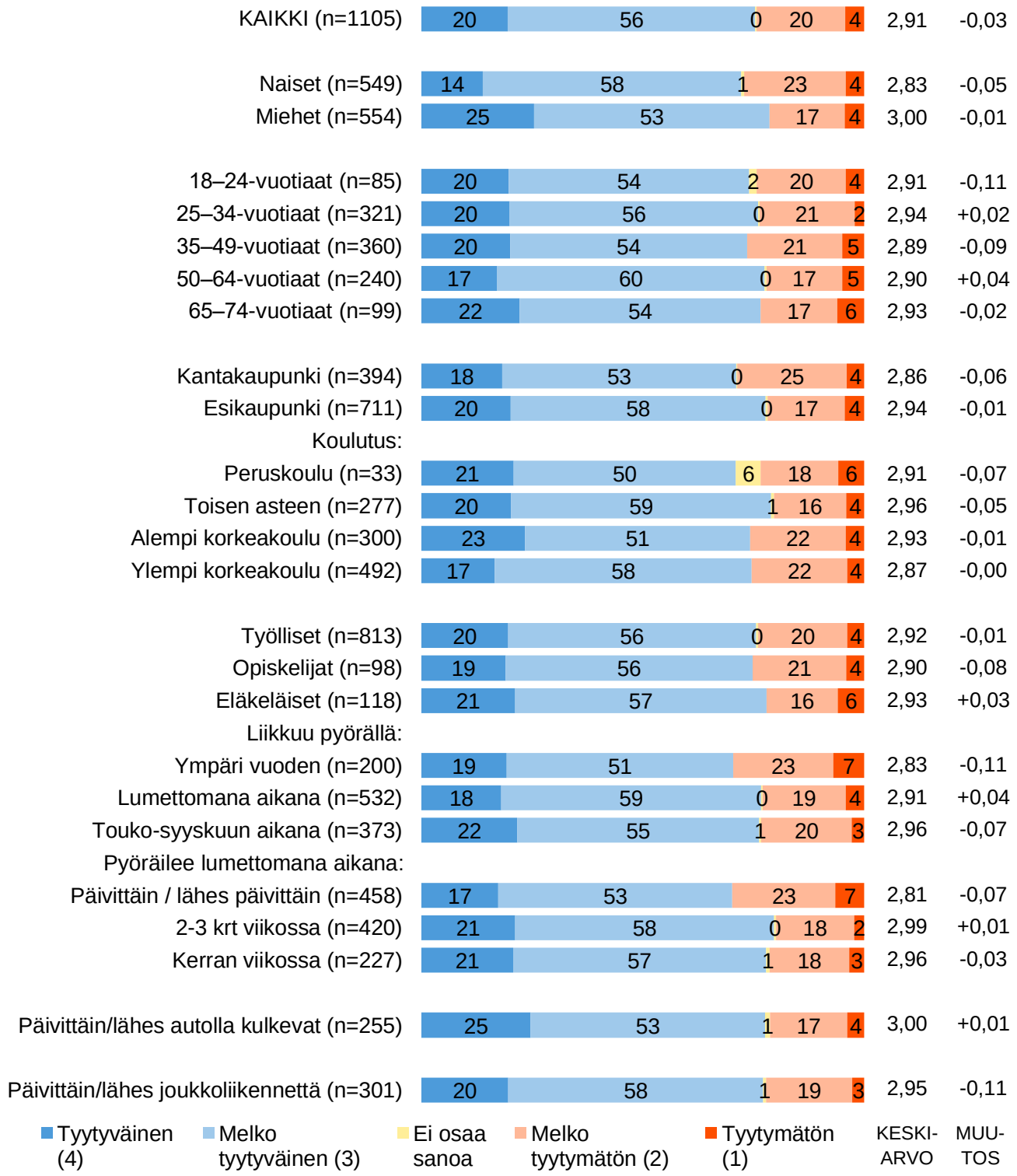
Kuvio 31: Tyytyväisyys pyöräilyn opastukseen Helsingissä 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

14) Miten tyytyväinen olet risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille Helsingissä?



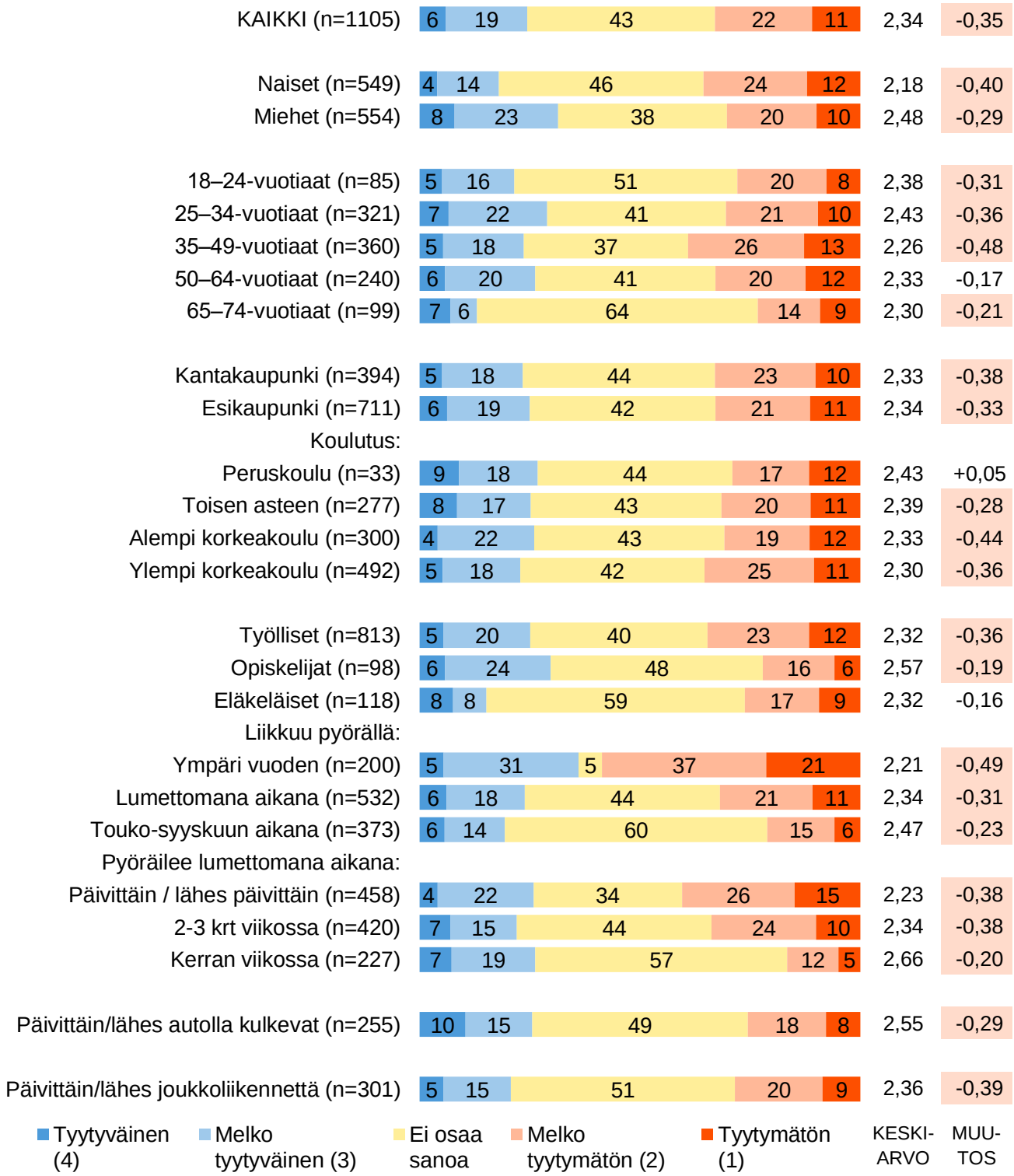
Kuvio 32: Tyytyväisyys risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille Helsingissä 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

15) Miten tyytyväinen olet pyöräilyn ajomukavuuteen Helsingissä?

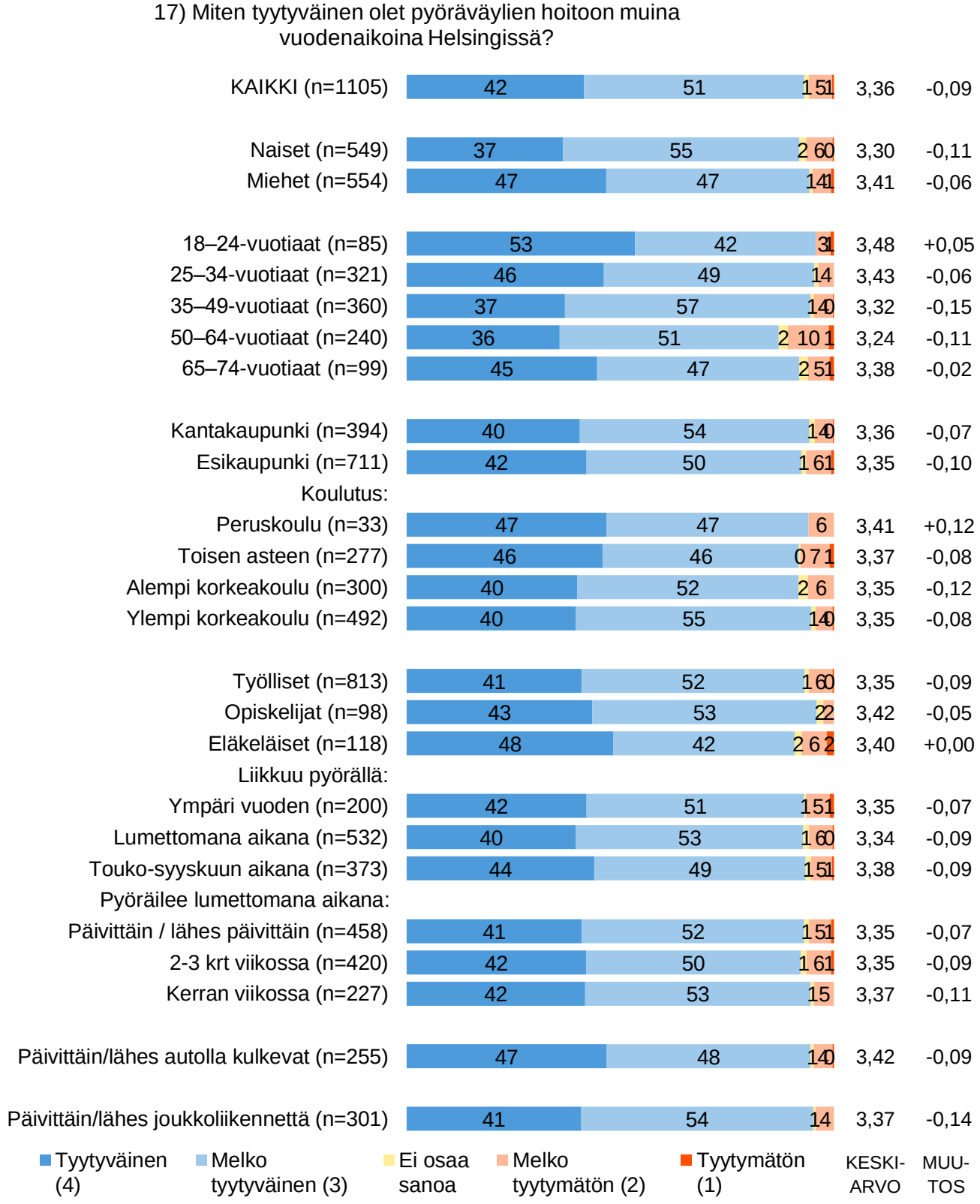


Kuvio 33: Tyytyväisyys pyöräilyn ajomukavuuteen Helsingissä 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

16) Miten tyytyväinen olet pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä?

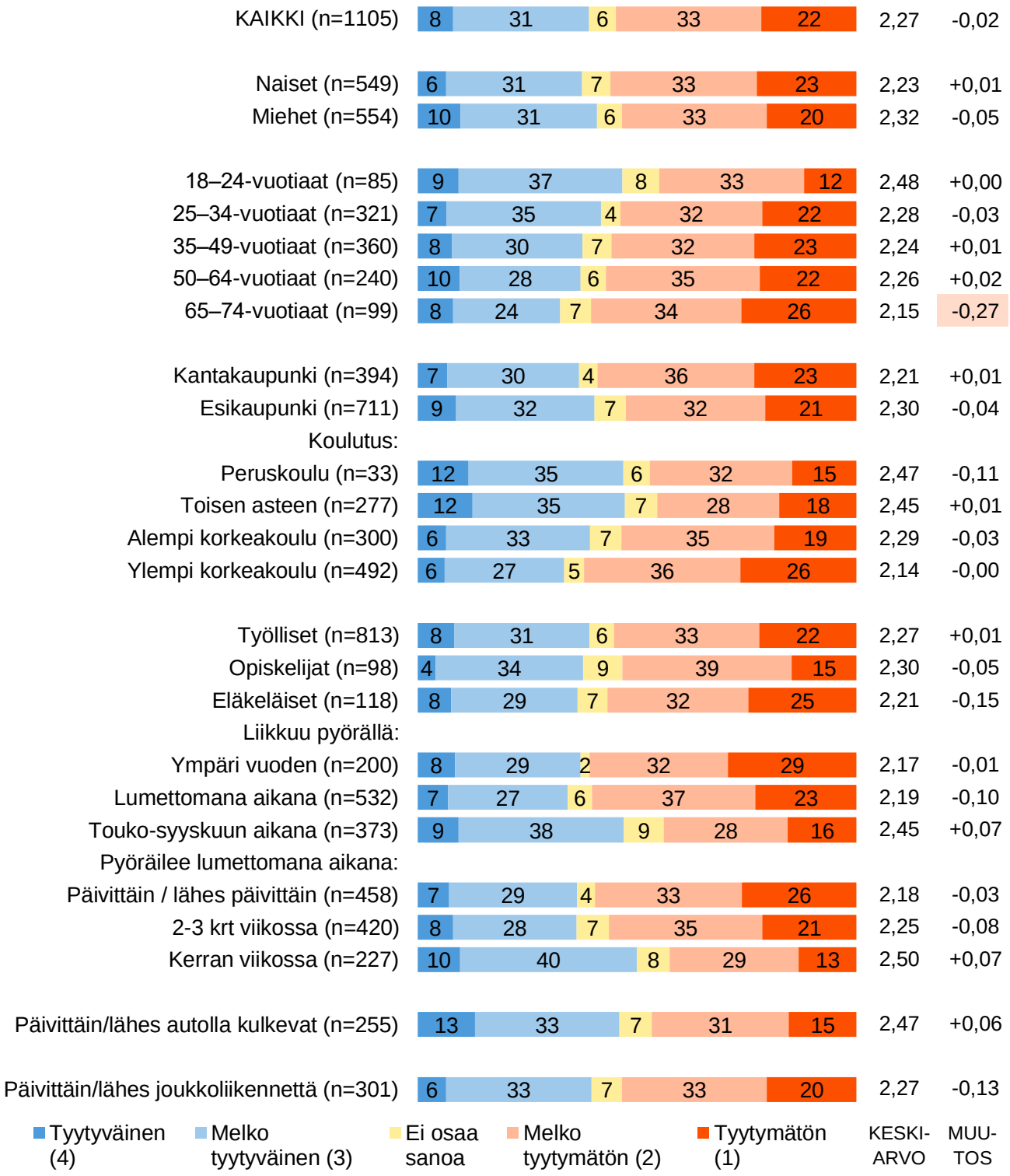


Kuvio 34: Tyytyväisyys pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.



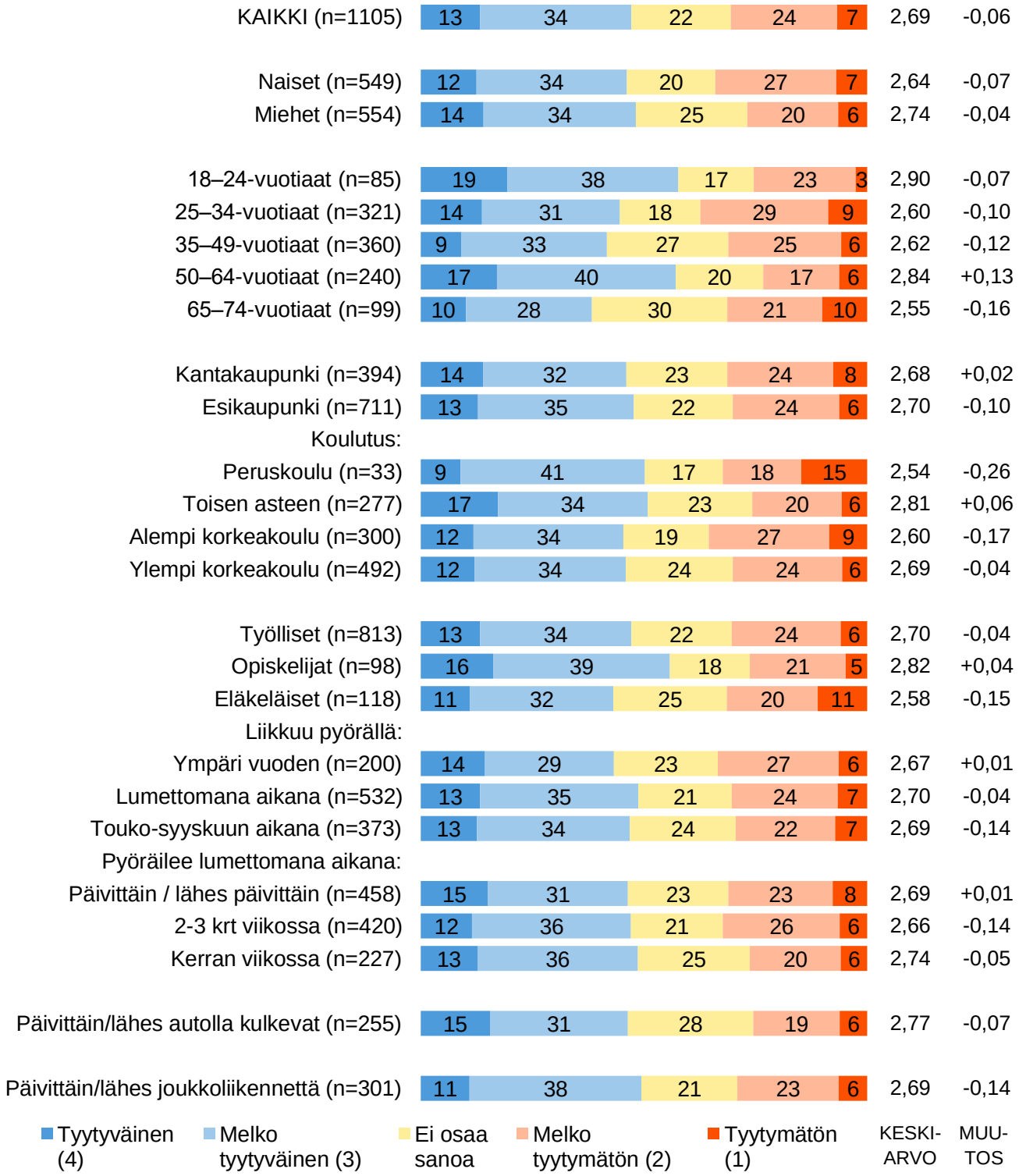
Kuvio 35: Tyytyväisyys pyöräväylien hoitoon muina vuodenaikoina Helsingissä 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

18) Miten tyytyväinen olet pyöräväylien työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin Helsingissä?



Kuvio 36: Tyytyväisyys pyöräväylien työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

19) Miten tyytyväinen olet pyöräilystä tiedottamiseen?



Kuvio 37: Tyytyväisyys pyöräilystä tiedottamiseen 2022, % pyöräilijöistä taustaryhmittäin, keskiarvot asteikolla 1–4 ja keskiarvon muutos vuodesta 2020.

Taulukko 6: Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä, (pyöräilijät taustaryhmittäin).

20) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessäsi?

% pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Naiset	Miehet	18–24 v.	25–34 v.	35–49 v.	50–64 v.	65–74 v.
n=	1105	549	554	85	321	360	240	99
Työ- tai opiskelumatka	**44** +0	**48** +4	**39** -3	**53** +6	**46** -0	**49** -2	**44** +5	**4** -0
Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka	**25** +3	**23** -1	**28** +7	**26** +3	**31** +4	**24** +4	**22** +5	**24** -7
Asiointi- tai ostosmatka	**18** -0	**21** -1	**16** +1	**16** -1	**15** -4	**17** +2	**18** -1	**39** +4
Kuntoilu pyöräillen	**11** -3	**8** -1	**15** -4	**4** -6	**7** -0	**8** -3	**16** -8	**31** +3
Lasten kuljettaminen	**1** -0	**1** -0	**1** -1	**0** -1	**1** -0	**2** -0	**0** -0	**0** +0
Muu	**0** -0	**0** -1	**0** -0	**0** -1	**0** +0	**1** -0	**0** -0	**1** -0

% pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Perus-koulu	Toisen asteen	Alempi korkea-koulu	Ylempi korkea-koulu	Työlli-set	Opiske-lijat	Eläke-läiset
n=	1105	33	277	300	492	813	98	118
Työ- tai opiskelumatka	**44** +0	**12** -4	**42** -3	**45** +6	**46** -1	**49** -2	**52** +9	**2** +1
Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka	**25** +3	**50** +25	**26** +2	**23** -2	**25** +5	**25** +6	**21** -8	**31** -2
Asiointi- tai ostosmatka	**18** -0	**21** -14	**17** -0	**20** +0	**18** +1	**15** -0	**19** -0	**37** +1
Kuntoilu pyöräillen	**11** -3	**18** -5	**15** +1	**11** -4	**9** -4	**9** -3	**7** +2	**30** +0
Lasten kuljettaminen	**1** -0	**0** +0	**1** +0	**0** -1	**1** -1	**1** -0	**0** -2	**0** +0
Muu	**0** -0	**0** -2	**0** -1	**1** +1	**0** -1	**0** -0	**0** -1	**1** +0

% pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Liikkuu pyörällä: Ympäri vuoden	Lumet-tomana aikana	Touko-syys-kuun aikana	Lumet-tomana aikana: Päivittäin / lähes	2-3 krt /vko	Kerran viikossa
n=	1105	200	532	373	458	420	227
Työ- tai opiskelumatka	**44** +0	**65** -2	**45** +2	**30** +4	**63** -2	**37** +4	**18** +3
Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka	**25** +3	**15** +6	**22** +0	**36** +4	**13** +1	**29** +1	**43** +9
Asiointi- tai ostosmatka	**18** -0	**11** +1	**21** +2	**18** -6	**14** +1	**19** -3	**25** +0
Kuntoilu pyöräillen	**11** -3	**7** -4	**11** -3	**14** -1	**8** -0	**14** -2	**14** -10
Lasten kuljettaminen	**1** -0	**1** -1	**1** +0	**1** -1	**1** +0	**0** -1	**1** -1
Muu	**0** -0	**1** -0	**0** -1	**1** +0	**0** -1	**0** +0	**0** -1

% pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Kanta-kaupun ki	Esi-kaupun ki	Kulkee autolla päivittäi n/ lähes	Joukko-liiken-nettä päivittäi n/ lähes
n=	1105	394	711	255	301
Työ- tai opiskelumatka	**44** +0	**48** +0	**41** +0	**26** -1	**38** -2
Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka	**25** +3	**27** +4	**25** +3	**32** +4	**34** +8
Asiointi- tai ostosmatka	**18** -0	**15** -1	**20** +0	**19** +2	**19** -3
Kuntoilu pyöräillen	**11** -3	**8** -3	**13** -2	**20** -6	**8** -2
Lasten kuljettaminen	**1** -0	**1** +0	**1** -1	**2** -0	**1** -1
Muu	**0** -0	**0** -0	**0** -0	**0** +0	**0** -0

Taulukko 7: Pääasiallinen syy pyöräilyyn (pyöräilijät taustaryhmittäin).

21) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyysi?

% pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Naiset	Miehet	18–24 v.	25–34 v.	35–49 v.	50–64 v.	65–74 v.
n=	1105	549	554	85	321	360	240	99
Kätevä tapa liikkua	**42** +3	**42** +4	**41** +1	**48** +4	**43** -4	**43** +1	**39** +11	**35** +9
Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen	**34** +1	**32** +2	**36** +0	**21** -6	**30** +6	**31** +2	**43** -3	**43** -7
Ulkoilu ja virkistys	**7** -2	**6** -3	**8** -1	**8** -2	**3** -3	**8** +1	**8** -4	**10** -6
Taloudellinen edullisuus	**6** +1	**6** +1	**5** +2	**9** +1	**9** +2	**5** +2	**2** -0	**3** +3
Ympäristösyyt	**4** -1	**5** +1	**2** -2	**2** -0	**4** -4	**6** +2	**1** -1	**1** +1
Riippumattomuus aikatauluista	**3** -1	**3** -1	**2** -1	**3** -0	**4** +0	**2** -2	**2** -2	**1** -0
Joukkoliikenneyhteydet ovat huonot	**2** +1	**2** +1	**2** +1	**3** +3	**3** +2	**1** +0	**0** +0	**2** +1
Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa	**1** +1	**2** +1	**1** +1	**1** +1	**2** +1	**1** -1	**2** +2	**2** +2
Muu	**3** -3	**3** -4	**3** -2	**5** -0	**3** -3	**2** -4	**3** -2	**2** -4

% pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Perus-koulu	Toisen asteen	Alempi korkea-koulu	Ylempi korkea-koulu	Työlli-set	Opiske-lijat	Eläke-läiset
n=	1105	33	277	300	492	813	98	118
Kätevä tapa liikkua	**42** +3	**41** +4	**45** +8	**41** +2	**41** -1	**41** -0	**52** +8	**38** +12
Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen	**34** +1	**32** -10	**32** -1	**37** +5	**32** +1	**36** +3	**16** -6	**39** -11
Ulkoilu ja virkistys	**7** -2	**15** +15	**8** -4	**6** -2	**6** -2	**6** -3	**6** -4	**11** -5
Taloudellinen edullisuus	**6** +1	**6** +4	**6** +0	**6** -0	**5** +3	**6** +3	**7** -3	**3** +2
Ympäristösyyt	**4** -1	**0** -4	**2** -2	**2** -1	**6** +1	**4** +0	**3** -2	**1** +0
Riippumattomuus aikatauluista	**3** -1	**0** -4	**3** +2	**3** -2	**3** -2	**3** -1	**2** -1	**1** -1
Joukkoliikenneyhteydet ovat huonot	**2** +1	**0** +0	**2** +1	**1** +1	**2** +1	**1** +0	**5** +5	**2** +1
Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa	**1** +1	**0** +0	**1** +1	**1** -0	**1** +1	**1** +1	**2** -0	**2** +2
Muu	**3** -3	**6** -3	**2** -5	**3** -1	**3** -2	**2** -3	**7** +3	**4** -1

% pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Liikkuu pyörällä: Ympäri vuoden	Lumet-tomana aikana	Touko-syys-kuun aikana	Lumet-tomana aikana: Päivittäin / lähes	2-3 krt /vko	Kerran viikossa
n=	1105	200	532	373	458	420	227
Kätevä tapa liikkua	**42** +3	**41** -3	**45** +6	**37** +2	**46** +3	**40** +4	**36** +1
Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen	**34** +1	**31** +1	**32** -1	**37** +4	**30** -0	**35** +3	**37** +0
Ulkoilu ja virkistys	**7** -2	**4** -1	**5** -1	**10** -5	**5** -1	**6** -6	**12** +1
Taloudellinen edullisuus	**6** +1	**6** +1	**5** +1	**6** +2	**6** +2	**6** +0	**4** +2
Ympäristösyyt	**4** -1	**7** +0	**4** +0	**1** -2	**5** -1	**2** -1	**3** +1
Riippumattomuus aikatauluista	**3** -1	**4** +1	**2** -3	**3** +0	**4** -1	**2** -1	**1** -1
Joukkoliikenneyhteydet ovat huonot	**2** +1	**2** +1	**1** +0	**3** +3	**1** -0	**2** +2	**2** +2
Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa	**1** +1	**1** -0	**2** +1	**1** +1	**1** +1	**2** +1	**0** +0
Muu	**3** -3	**3** -0	**3** -3	**3** -5	**2** -3	**3** -1	**4** -6

% pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Kanta-kaupun ki	Esi-kaupun ki	Kulkee autolla päivittäin / lähes	Joukko-liiken-nettä päivittäin / lähes
n=	1105	394	711	255	301
Kätevä tapa liikkua	**42** +3	**50** +1	**37** +3	**30** -4	**42** +1
Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen	**34** +1	**25** +2	**38** +0	**45** +2	**30** +2
Ulkoilu ja virkistys	**7** -2	**5** -2	**8** -2	**9** -4	**9** -3
Taloudellinen edullisuus	**6** +1	**7** +1	**5** +1	**7** +5	**4** -1
Ympäristösyyt	**4** -1	**4** -0	**3** -1	**3** +0	**4** -0
Riippumattomuus aikatauluista	**3** -1	**4** -0	**2** -2	**2** -0	**3** -1
Joukkoliikenneyhteydet ovat huonot	**2** +1	**2** +1	**2** +1	**1** +1	**2** +2
Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa	**1** +1	**1** +1	**2** +1	**1** +0	**2** +1
Muu	**3** -3	**2** -4	**3** -2	**3** -1	**5** -1

Taulukko 8: Pääasiallinen syy miksi ei pyöräile (ei-pyöräilijät taustaryhmittäin).

22) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen / pyöräilyyn harvoin?

% ei-pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Naiset	Miehet	18–24 v.	25–34 v.	35–49 v.	50–64 v.	65–74 v.
n=	897	467	428	77	212	216	228	164
Muu liikkumistapa on mieluisampi / pyöräily ei…	**25** +5	**17** -2	**34** +13	**24** -1	**23** -1	**29** +9	**23** +4	**24** +11
Ei pyörää saatavilla	**18** +1	**18** +2	**18** -0	**31** +5	**20** -6	**17** -4	**16** +5	**10** +3
Oma terveys/korkea ikä	**15** -2	**20** -0	**9** -4	**5** +4	**4** +1	**10** +1	**19** +0	**36** -10
Liian pitkä välimatka	**7** +0	**7** +1	**7** -1	**11** -1	**11** +4	**8** +0	**3** -5	**2** +2
Turvattomuuden tunne liikenteessä	**6** -1	**10** +0	**1** -2	**4** -2	**9** +4	**3** -5	**6** -1	**8** -2
Mukavuudenhalu	**5** -3	**6** -1	**4** -4	**6** -7	**6** +0	**4** -3	**6** -4	**3** -2
Lyhyet välimatkat / asuu keskustassa	**5** -1	**4** -0	**6** -1	**6** +2	**5** -3	**5** +1	**4** -1	**4** -2
Ajan puute	**3** +0	**2** +1	**4** -0	**0** -5	**1** -1	**6** +2	**5** +2	**2** -1
Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa	**2** +0	**3** +0	**2** +1	**0** -2	**5** +2	**5** +1	**0** +0	**0** +0
Pelkää, että pyörä varastetaan	**2** +0	**2** +1	**2** +0	**2** +1	**3** -1	**1** +1	**1** +0	**3** +2
Katkeava tai epälooginen pyöräreitti	**2** +1	**2** +1	**2** +1	**0** +0	**4** +2	**2** -0	**2** +2	**1** +1
Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä	**1** +0	**1** -0	**2** +1	**0** +0	**0** +0	**1** +0	**2** -0	**2** +1
Sää	**1** -0	**1** -1	**1** +0	**1** -1	**0** -1	**2** +1	**1** -1	**0** -1
Puutteelliset pyörän pysäköinti- ja säilytysmahdollisuudet	**1** -0	**1** +0	**0** -1	**1** -0	**0** -0	**1** +0	**1** -0	**0** -1
Päällysteen kunto tai muu epätasaisuus	**1** +0	**1** +1	**0** -0	**4** +4	**0** +0	**0** +0	**0** +0	**0** +0
Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute	**0** -0	**0** -0	**1** -0	**1** +1	**0** -1	**0** -0	**0** -1	**1** +1
Matkaan liittyvä muu asiointi	**0** -0	**0** -0	**0** -1	**0** +0	**0** -1	**0** -0	**0** -0	**0** -1
Muu	**6** -0	**5** -1	**7** +1	**5** +1	**8** +4	**6** -2	**9** -1	**4** -2

% ei-pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Perus-koulu	Toisen asteen	Alempi korkea-koulu	Ylempi korkea-koulu	Työlli-set	Opiske-lijat	Eläke-läiset
n=	897	58	358	192	288	538	93	201
Muu liikkumistapa on mieluisampi / pyöräily ei…	**25** +5	**25** +10	**24** +2	**22** -0	**29** +12	**27** +3	**26** +0	**21** +8
Ei pyörää saatavilla	**18** +1	**25** +9	**20** +1	**19** +1	**12** +0	**18** +0	**28** -2	**10** +1
Oma terveys/korkea ikä	**15** -2	**24** -2	**17** +1	**12** -4	**12** -5	**8** +1	**2** +1	**39** -8
Liian pitkä välimatka	**7** +0	**2** -2	**7** +1	**6** -3	**8** +0	**8** -1	**10** -1	**2** +2
Turvattomuuden tunne liikenteessä	**6** -1	**0** -8	**3** -2	**11** +2	**7** -2	**5** -1	**11** +3	**7** -2
Mukavuudenhalu	**5** -3	**3** -10	**7** -1	**4** -2	**3** -4	**6** -4	**5** +2	**2** -2
Lyhyet välimatkat / asuu keskustassa	**5** -1	**2** -5	**4** -1	**5** +1	**6** -1	**6** -0	**3** -2	**3** -1
Ajan puute	**3** +0	**5** +2	**3** +1	**3** -2	**3** +1	**5** +1	**0** -4	**2** -1
Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa	**2** +0	**0** +0	**2** -0	**2** +0	**4** +1	**2** -0	**1** -2	**0** +0
Pelkää, että pyörä varastetaan	**2** +0	**0** +0	**2** +0	**4** +2	**1** +0	**2** +1	**3** -0	**3** +2
Katkeava tai epälooginen pyöräreitti	**2** +1	**0** +0	**1** +1	**2** +2	**3** +1	**3** +1	**2** +2	**1** +1
Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä	**1** +0	**2** +0	**1** -0	**1** +0	**1** +1	**1** +0	**0** +0	**2** +0
Sää	**1** -0	**0** -2	**1** -0	**0** -1	**1** -0	**1** -0	**0** -4	**1** +0
Puutteelliset pyörän pysäköinti- ja säilytysmahdollisuudet	**1** -0	**3** +3	**1** -1	**0** +0	**0** -0	**1** +0	**1** -0	**0** -0
Päällysteen kunto tai muu epätasaisuus	**1** +0	**2** +2	**1** +1	**1** +1	**0** -0	**0** -0	**4** +4	**0** +0
Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute	**0** -0	**0** +0	**0** -1	**1** +1	**1** -0	**1** -0	**0** -1	**1** +1
Matkaan liittyvä muu asiointi	**0** -0	**0** +0	**1** -0	**0** +0	**0** -1	**0** -0	**0** -1	**0** -0
Muu	**6** -0	**2** -3	**6** -0	**7** +2	**8** -2	**7** -0	**6** +5	**6** +0

% ei-pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Liikkuu pyörällä: Lumet-tomana aikana	Touko-syys-kuun aikana	Ei lainkaan	Lumet-tomana aikana: Har-vemmin
n=	897	65	242	580	317
Muu liikkumistapa on mieluisampi / pyöräily ei…	**25** +5	**23** -9	**27** +5	**24** +6	**26** +2
Ei pyörää saatavilla	**18** +1	**7** -1	**7** -1	**23** +2	**8** -1
Oma terveys/korkea ikä	**15** -2	**7** +2	**7** +1	**19** -3	**7** +1
Liian pitkä välimatka	**7** +0	**14** +7	**11** +1	**4** -2	**12** +2
Turvattomuuden tunne liikenteessä	**6** -1	**7** +1	**5** -1	**6** -1	**6** -1
Mukavuudenhalu	**5** -3	**1** -2	**9** -0	**4** -3	**8** -2
Lyhyet välimatkat / asuu keskustassa	**5** -1	**6** +2	**5** -2	**4** -1	**5** -1
Ajan puute	**3** +0	**10** +5	**6** -1	**1** -1	**7** +1
Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa	**2** +0	**3** -1	**4** +1	**1** +0	**4** +0
Pelkää, että pyörä varastetaan	**2** +0	**2** -0	**1** +0	**2** +1	**1** +0
Katkeava tai epälooginen pyöräreitti	**2** +1	**1** +1	**3** +1	**2** +1	**2** +1
Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä	**1** +0	**0** -2	**2** -0	**1** +0	**2** -1
Sää	**1** -0	**3** +3	**1** -4	**1** +1	**2** -2
Puutteelliset pyörän pysäköinti- ja säilytysmahdollisuudet	**1** -0	**0** -2	**1** -0	**1** +0	**1** -1
Päällysteen kunto tai muu epätasaisuus	**1** +0	**0** +0	**2** +1	**0** +0	**1** +1
Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute	**0** -0	**0** +0	**1** +0	**0** -0	**1** +0
Matkaan liittyvä muu asiointi	**0** -0	**0** +0	**0** -1	**0** -0	**0** -1
Muu	**6** -0	**13** +2	**6** -0	**6** -0	**8** +0

% ei-pyöräilijöistä ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Kanta-kaupunki	Esi-kaupunki	Kulkee autolla päivittäin / lähes	Joukko-liikennettä päivittäin / lähes
n=	897	310	587	308	330
Muu liikkumistapa on mieluisampi / pyöräily ei…	**25** +5	**30** +10	**22** +2	**25** +4	**25** +6
Ei pyörää saatavilla	**18** +1	**18** +2	**17** +0	**13** -1	**22** -1
Oma terveys/korkea ikä	**15** -2	**10** -5	**18** -1	**14** +2	**13** -1
Liian pitkä välimatka	**7** +0	**2** +1	**9** -0	**10** -1	**6** +1
Turvattomuuden tunne liikenteessä	**6** -1	**10** -2	**4** -1	**3** -4	**8** +0
Mukavuudenhalu	**5** -3	**3** -5	**6** -2	**5** -6	**5** -2
Lyhyet välimatkat / asuu keskustassa	**5** -1	**9** -1	**2** -0	**3** +1	**4** +1
Ajan puute	**3** +0	**1** -1	**4** +1	**7** +2	**1** -1
Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa	**2** +0	**2** -0	**3** +1	**3** -0	**3** +2
Pelkää, että pyörä varastetaan	**2** +0	**2** +0	**2** +1	**1** +0	**2** +0
Katkeava tai epälooginen pyöräreitti	**2** +1	**2** +1	**2** +1	**2** +1	**3** +2
Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä	**1** +0	**1** +0	**1** -0	**2** +0	**0** -1
Sää	**1** -0	**1** -0	**1** -0	**2** +2	**0** -2
Puutteelliset pyörän pysäköinti- ja säilytysmahdollisuudet	**1** -0	**1** +0	**1** -0	**0** -1	**1** +1
Päällysteen kunto tai muu epätasaisuus	**1** +0	**1** +1	**0** +0	**0** +0	**1** +1
Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute	**0** -0	**0** -0	**1** -0	**0** +0	**1** -0
Matkaan liittyvä muu asiointi	**0** -0	**0** -0	**0** -1	**0** -0	**0** -0
Muu	**6** -0	**6** +0	**7** -0	**7** +0	**3** -3

Taulukko 9: Parannukset, jotka saisivat pyöräilemään enemmän (kaikki vastaajat taustaryhmittäin).

23) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastaa jokaisen kohdalla saisiko parannus sinut pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn?

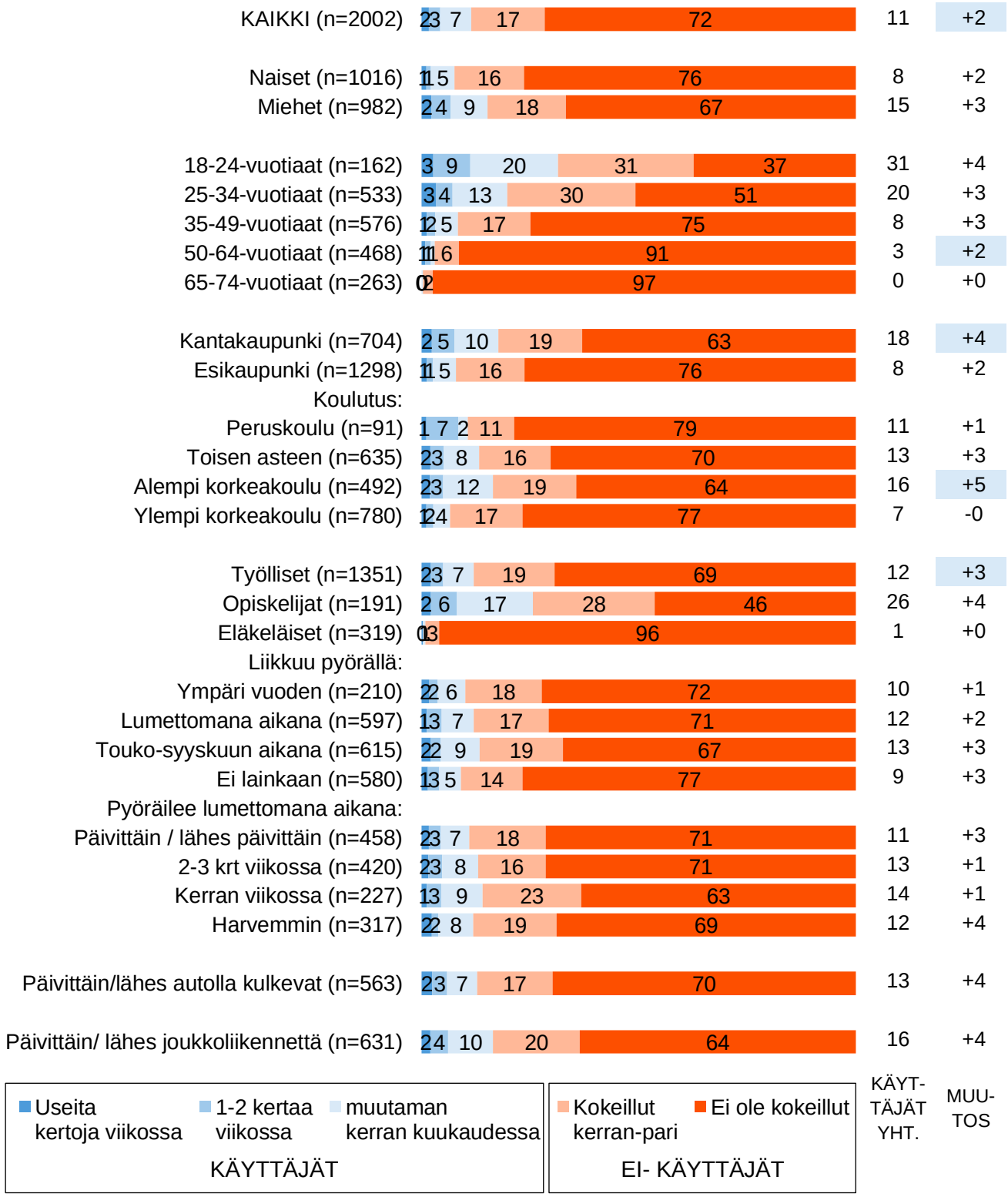
% vastaajista ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Naiset	Miehet	18–24 v.	25–34 v.	35–49 v.	50–64 v.	65–74 v.
n=	2002	1016	982	162	533	576	468	263
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkivallalta ja varastamiselta	**66** -2	**70** -1	**62** -3	**75** -6	**76** +0	**67** -6	**62** -2	**45** +1
Jos pyöräväyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi	**59** -1	**62** -1	**56** -1	**71** -5	**73** +2	**62** -3	**49** -3	**34** +2
Jos pyöräily olisi turvallisempaa	**56** -2	**64** -4	**48** -1	**64** -4	**62** -1	**58** -1	**51** -6	**44** -1
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät	**55** -3	**60** -3	**49** -2	**61** -11	**64** +0	**57** -4	**50** -2	**36** -2
Jos pyöräväylät pidettäisiin paremmassa kunnossa	**51** +2	**52** +1	**49** +3	**57** +0	**58** +2	**55** +3	**46** +1	**32** +1
Jos pyöräväylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat	**51** -4	**55** -4	**46** -3	**61** -8	**58** -3	**51** -6	**46** -6	**34** +4
Jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa	**45** +2	**45** +4	**46** +1	**53** +2	**54** +4	**51** +2	**40** +3	**21** -0
Jos pyöräväylien opastus olisi paremmin järjestetty	**43** -3	**50** -2	**36** -3	**49** -10	**51** +0	**45** -2	**37** -2	**29** -3
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet	**37** -3	**37** -3	**37** -3	**57** -0	**48** -2	**38** -6	**30** -3	**10** -2

% vastaajista ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Perus-koulu	Toisen asteen	Alempi korkea-koulu	Ylempi korkea-koulu	Työlli-set	Opiske-lijat	Eläke-läiset
n=	2002	91	635	492	780	1351	191	319
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkivallalta ja varastamiselta	**66** -2	**61** +1	**63** -7	**72** +3	**65** -3	**69** -3	**76** -4	**48** +0
Jos pyöräväyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi	**59** -1	**43** -4	**51** -7	**67** +5	**63** -1	**62** -3	**73** -1	**38** +3
Jos pyöräily olisi turvallisempaa	**56** -2	**47** -3	**51** -7	**62** +4	**58** -2	**57** -3	**66** +0	**45** -3
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät	**55** -3	**51** +3	**51** -6	**61** +2	**55** -4	**56** -3	**70** +2	**40** +1
Jos pyöräväylät pidettäisiin paremmassa kunnossa	**51** +2	**46** -2	**48** -0	**54** +3	**51** +3	**52** +1	**61** +5	**34** +2
Jos pyöräväylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat	**51** -4	**44** -4	**45** -8	**56** +0	**52** -4	**51** -6	**64** +0	**37** +2
Jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa	**45** +2	**45** +2	**42** -0	**47** +4	**47** +4	**48** +3	**53** +2	**25** +1
Jos pyöräväylien opastus olisi paremmin järjestetty	**43** -3	**38** +1	**38** -10	**51** +3	**43** -1	**43** -4	**59** +4	**32** -1
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet	**37** -3	**28** -7	**38** -4	**41** -1	**34** -3	**38** -5	**58** -1	**15** +1

% vastaajista ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Liikkuu pyörällä: Ympäri vuoden	Lumet-tomana aikana	Touko-syys-kuun aikana	Ei lainkaan	Lumet-tomana aikana: Päivittäin / lähes	2-3 krt /vko	Kerran viikossa	Har-vemmin
n=	2002	210	597	615	580	458	420	227	317
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkivallalta ja varastamiselta	**66** -2	**74** -4	**76** -2	**69** -5	**51** +1	**77** +0	**75** -6	**74** -2	**62** -5
Jos pyöräväyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi	**59** -1	**69** -4	**70** -2	**63** -2	**40** +2	**73** -1	**68** -3	**67** -2	**57** -2
Jos pyöräily olisi turvallisempaa	**56** -2	**65** +2	**61** -3	**58** -4	**46** -2	**63** -2	**59** -4	**66** +3	**55** -5
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät	**55** -3	**63** -4	**63** -5	**57** -3	**42** +1	**65** -4	**62** -2	**57** -6	**54** -2
Jos pyöräväylät pidettäisiin paremmassa kunnossa	**51** +2	**76** +12	**61** +2	**48** -1	**34** +3	**70** +5	**58** +2	**49** +3	**46** -2
Jos pyöräväylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat	**51** -4	**65** -1	**62** -3	**51** -7	**33** -2	**66** -2	**61** -3	**49** -10	**49** -3
Jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa	**45** +2	**87** +15	**57** +3	**34** -1	**30** +4	**69** +2	**53** +4	**41** +3	**33** +4
Jos pyöräväylien opastus olisi paremmin järjestetty	**43** -3	**49** -4	**51** -2	**47** -3	**30** -2	**55** +2	**49** -4	**44** -1	**41** -7
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet	**37** -3	**46** -1	**42** -4	**40** -5	**25** -1	**42** -4	**45** -3	**43** -4	**37** -4

% vastaajista ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)	KAIKKI	Kanta-kaupunki	Esi-kaupunki	Kulkee autolla päivittäin/ lähes	Joukko-liikennettä päivittäin/ lähes
n=	2002	704	1298	563	631
Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkivallalta ja varastamiselta	**66** -2	**64** -3	**67** -2	**59** -5	**69** -1
Jos pyöräväyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi	**59** -1	**65** -1	**56** -1	**47** -2	**65** +1
Jos pyöräily olisi turvallisempaa	**56** -2	**61** -2	**54** -3	**46** -3	**61** +0
Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät	**55** -3	**62** -1	**51** -4	**42** -4	**61** +1
Jos pyöräväylät pidettäisiin paremmassa kunnossa	**51** +2	**53** +2	**50** +2	**43** +1	**51** +4
Jos pyöräväylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat	**51** -4	**55** -3	**48** -4	**39** -3	**57** -0
Jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa	**45** +2	**48** +3	**44** +2	**35** +1	**45** +4
Jos pyöräväylien opastus olisi paremmin järjestetty	**43** -3	**46** -3	**41** -2	**33** -4	**49** +1
Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet	**37** -3	**35** -4	**38** -2	**34** -4	**44** -1

24) Käytätkö tai oletko kokeillut yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja Helsingissä? (Jos kyllä:) Kuinka usein käytät yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja?



Kuvio 38: Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttö Helsingissä, % kaikista vastaajista tausta-ryhmittäin 2022 ja muutos 2020->2022 (%-yksikköä)

Liite 2: Luotettavuusrajataulukot

LUOTETTAVUUSRAJATAULUKKO 95% -TASOLLE														
%-luku, joka tuli tulokseksi	NÄYTTEEN TAI OSANÄYTTEEN / ALARYHMÄN KOKO (n)													
	25	50	75	100	150	200	300	400	500	600	800	1 000	1 500	2 000
2 tai 98	± 5,6	± 4,0	± 3,2	± 2,8	± 2,3	± 2,0	± 1,6	± 1,4	± 1,3	± 1,1	± 1,0	± 0,9	± 0,7	± 0,6
3 tai 97	± 6,8	± 4,9	± 3,9	± 3,4	± 2,8	± 2,4	± 2,0	± 1,7	± 1,5	± 1,4	± 1,2	± 1,1	± 0,9	± 0,8
4 tai 96	± 7,8	± 5,6	± 4,5	± 3,9	± 3,2	± 2,8	± 2,3	± 2,0	± 1,8	± 1,6	± 1,4	± 1,3	± 1,0	± 0,9
5 tai 95	± 8,7	± 6,2	± 5,0	± 4,4	± 3,6	± 3,1	± 2,5	± 2,2	± 2,0	± 1,8	± 1,5	± 1,4	± 1,1	± 1,0
6 tai 94	± 9,5	± 6,8	± 5,5	± 4,8	± 3,9	± 3,4	± 2,8	± 2,4	± 2,1	± 2,0	± 1,7	± 1,5	± 1,2	± 1,0
8 tai 92	± 10,8	± 7,7	± 6,2	± 5,4	± 4,4	± 3,8	± 3,1	± 2,7	± 2,4	± 2,2	± 1,9	± 1,7	± 1,4	± 1,2
10 tai 90	± 12,0	± 8,5	± 6,9	± 6,0	± 4,9	± 4,3	± 3,5	± 3,0	± 2,7	± 2,5	± 2,1	± 1,9	± 1,5	± 1,3
12 tai 88	± 13,0	± 9,2	± 7,5	± 6,5	± 5,3	± 4,6	± 3,8	± 3,3	± 2,9	± 2,7	± 2,3	± 2,1	± 1,6	± 1,4
15 tai 85	± 14,3	± 10,1	± 8,2	± 7,1	± 5,9	± 5,1	± 4,1	± 3,6	± 3,2	± 2,9	± 2,5	± 2,3	± 1,8	± 1,6
20 tai 80	± 16,0	± 11,4	± 9,2	± 8,0	± 6,6	± 5,7	± 4,6	± 4,0	± 3,6	± 3,3	± 2,8	± 2,5	± 2,0	± 1,8
25 tai 75	± 17,3	± 12,3	± 10,0	± 8,7	± 7,1	± 6,1	± 5,0	± 4,3	± 3,9	± 3,6	± 3,0	± 2,8	± 2,2	± 1,9
30 tai 70	± 18,3	± 13,0	± 10,5	± 9,2	± 7,5	± 6,5	± 5,3	± 4,6	± 4,1	± 3,8	± 3,2	± 2,9	± 2,3	± 2,0
35 tai 65	± 19,1	± 13,5	± 11,0	± 9,5	± 7,8	± 6,8	± 5,5	± 4,8	± 4,3	± 3,9	± 3,3	± 3,1	± 2,4	± 2,1
40 tai 60	± 19,6	± 13,9	± 11,3	± 9,8	± 8,0	± 7,0	± 5,7	± 4,9	± 4,4	± 4,0	± 3,4	± 3,1	± 2,5	± 2,2
45 tai 55	± 19,8	± 14,1	± 11,4	± 9,9	± 8,1	± 7,0	± 5,8	± 5,0	± 4,5	± 4,1	± 3,5	± 3,2	± 2,5	± 2,2
50 tai 50	± 20,0	± 14,2	± 11,5	± 10,0	± 8,2	± 7,1	± 5,8	± 5,0	± 4,5	± 4,1	± 3,5	± 3,2	± 2,5	± 2,2

KAHDESTA ERI TUTKIMUKSESTA SAATUJEN TULOSTEN VÄLISTEN EROJEN LUOTETTAVUUSTAULUKKO 95% -TASOLLE

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 50 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	13,8						
250	11,6	8,8					
500	10,7	7,6	6,2				
750	10,4	7,2	5,7	5,1			
1000	10,3	6,9	5,4	4,7	4,4		
1500	10,1	6,7	5,1	4,4	4,0	3,6	
2000	10,0	6,6	4,9	4,2	3,8	3,4	3,1

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 40 tai 60 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	13,6						
250	11,4	8,6					
500	10,5	7,4	6,1				
750	10,2	7,0	5,5	5,0			
1000	10,1	6,8	5,2	4,6	4,3		
1500	9,9	6,6	5,0	4,3	3,9	3,5	
2000	9,8	6,4	4,8	4,1	3,7	3,3	3,0

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 30 tai 70 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	12,7						
250	10,6	8,0					
500	9,8	7,0	5,7				
750	9,6	6,6	5,2	4,6			
1000	9,4	6,3	4,9	4,3	4,0		
1500	9,3	6,1	4,6	4,0	3,7	3,3	
2000	9,2	6,0	4,5	3,8	3,5	3,1	2,8

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 20 tai 80 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	11,1						
250	9,3	7,0					
500	8,6	6,1	5,0				
750	8,3	5,7	4,5	4,1			
1000	8,2	5,6	4,3	3,8	3,5		
1500	8,1	5,3	4,1	3,5	3,2	2,9	
2000	8,0	5,3	3,9	3,4	3,0	2,7	2,5

Tutkimus 2. Otoskoko	p = 10 tai 90 prosenttia						
	Tutkimus 1. otoskoko						
	100	250	500	750	1000	1500	2000
100	8,3						
250	7,0	5,3					
500	6,4	4,5	3,7				
750	6,3	4,3	3,4	3,0			
1000	6,2	4,2	3,2	2,8	2,6		
1500	6,1	4,0	3,0	2,6	2,4	2,2	
2000	6,0	3,9	2,9	2,5	2,3	2,0	1,9

Näiden taulukkojen avulla voidaan arvioida eri suuruisten näytteiden ja eri tutkimusten avulla saatujen prosenttilukujen erotusten merkitsevyyttä.

Taulukoista valitaan aina käytettäväksi se, jossa p (= prosenttiluku) on lähinnä tutkittavaa prosenttilukutasoa

Liite 3: Kysymyslomake

OT4340 PYÖRÄILYBAROMETRI 2022 (9.8.2022)

NN Otantatutkimus Oy:stä hyvää päivää/iltaa. Teemme Helsingin kaupungin toimeksiannosta liikkumiseen liittyvää tutkimusta 18–74-vuotiaiden helsinkiläisten keskuudessa. Voinko esittää sinulle muutamia kysymyksiä? Kiitos!

Taustakysymykset kiintiöintiä varten kaikille

A) Mikä on sukupuolesi? (LUETTELE)

1 Nainen
2 Mies
3 Muu / Ei halua sanoa

B) Mikä on syntymävuotesi? _____
(Tämä taustatieto tarvitaan, jotta saamme edustavasti eri ikäisiä eri alueilta)

C) Mikä on asuinalueesi postinumero? _____
(Tietoa tarvitaan tutkimusaineiston tilastollista alueluokittelua varten)
(Helsingin postinumerot, jos muu ->lopeta)

Kysymykset kaikille

1) Helsingin tavoitteena on edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja. Miten suhtaudut pyöräilyn edistämiseen Helsingissä? Oletko… (LUETTELE)

A Puolesta
B Jonkin verran puolesta
C Jonkin verran vastaan
D Vastaan
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

2) Liikutko pyörällä? (LUETTELE KAIKKI VAIHTOEHDOT ENNEN KUIN ANNAT VASTATA)

A En lainkaan
B Kyllä, touko–syyskuun välisenä aikana
C Kyllä, lumettomana ja jäättömänä aikana
D Ympäri vuoden

(Kys.2 B, C ja D vastanneille:)

3) Kuinka usein pyöräilet lumettomana aikana? (LUETTELE)

A Päivittäin tai lähes päivittäin
B 2–3 kertaa viikossa
C Kerran viikossa
D Harvemmin

(Kys.2 En lainkaan (A) ja kys.3 Harvemmin (D) vastanneet siirtyvät kohtaan "Lisätietokysymys niille, jotka eivät pyöräile tai pyöräilevät harvoin" (kys.22))

Kysymykset pyöräilijöille

(Ympäri vuoden pyöräilevät eli Kys.2 D vastanneet)

4) Kuinka usein pyöräilet talvella, kun maassa on lunta/jäätä? (LUETTELE)

A Päivittäin tai lähes päivittäin
B 2–3 kertaa viikossa
C Kerran viikossa
D Harvemmin
E En koskaan

5) Miten tyytyväinen olet Helsinkiin pyöräilykaupunkina? (LUETTELE)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

6) Miten sujuvaksi koet pyöräilyn Helsingissä? (LUETTELE)

A Sujuvaksi
B Melko sujuvaksi
C Melko huonosti sujuvaksi
D Huonosti sujuvaksi
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

7) Miten turvalliseksi koet pyöräilyn Helsingissä? (LUETTELE)

A Turvalliseksi
B Melko turvalliseksi
C Melko turvattomaksi
D Turvattomaksi
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

8) Miten tyytyväinen olet siihen, miten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden väylät on erotettu toisistaan? (LUETTELE)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

9) Miten tyytyväinen olet pyöräilyyn soveltuvien reittien määrään kantakaupungissa? (LUETTELE)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

10) Miten tyytyväinen olet polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin asemilla? Pysäköintimahdollisuuksilla tarkoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja laadullisia tekijöitä. (LUETTELE)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

11) Miten tyytyväinen olet polkupyörien pysäköintimahdollisuuksiin muissa julkisissa kohteissa? Pysäköintimahdollisuuksilla tarkoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja laadullisia tekijöitä. (LUETTELE)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

12) Miten tyytyväinen olet mahdollisuuksiin yhdistää pyöräilyä ja joukkoliikennettä samalla matkalla? (LUETTELE TÄSTÄ ETEENPÄIN TYYTYVÄISYYS-ASTEIKKO TARVITTAESSA, JOS VASTAAJA EI MUISTA JO EDELLISTEN KYSYMYSTEN PERUSTEELLA SITÄ)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

13) Miten tyytyväinen olet pyöräilyn opastukseen Helsingissä? (LUETTELE TARVITTAESSA)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

14) Miten tyytyväinen olet risteysalueiden järjestelyihin pyöräilijöille Helsingissä? (LUETTELE TARVITTAESSA)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

15) Miten tyytyväinen olet pyöräilyn ajomukavuuteen Helsingissä? Ota arvioissasi huomioon päällysteen kunto, reunakivet ja muut ajomukavuuteen vaikuttavat tekijät. (LUETTELE TARVITTAESSA)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

16) Miten tyytyväinen olet pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä? (LUETTELE TARVITTAESSA)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

17) Miten tyytyväinen olet pyöräväylien hoitoon muina vuodenaikoina Helsingissä? (LUETTELE TARVITTAESSA)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

18) Miten tyytyväinen olet pyöräväylien työmaa-aikaisiin poikkeusjärjestelyihin Helsingissä? (LUETTELE TARVITTAESSA)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

19) Miten tyytyväinen olet pyöräilystä tiedottamiseen? (LUETTELE TARVITTA-ESSA)

A Tyytyväinen
B Melko tyytyväinen
C Melko tyytymätön
D Tyytymätön
E En osaa sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

Lisätietokysymykset pyöräilijöille

---

20) Mikä on yleisin matkan tarkoitus pyöräillessäsi? (LUETTELE TARVITTA-ESSA)

1 Työ- tai opiskelumatka
2 Asiointi- tai ostosmatka
3 Matka harrastuksiin tai vapaa-ajan matka
4 Kuntoilu pyöräillen
5 Lasten kuljettaminen
6 Muu, mikä? _____

21) Mikä on pääasiallinen syy pyöräilyysi?
(ÄLÄ LUETTELE, vastausvaihtoehtoja ei tarjota vastaajalle vaan haastattelija kategorisoi spontaanin maininnan.
Pyydä vain yksi syy. JOS MAINITSEE USEITA, pyydä valitsemaan tärkein ja merkitse vain se.)

1 Kätevä tapa liikkua
2 Myönteiset vaikutukset fyysiseen kuntoon ja terveyteen
3 Ympäristösyyt
4 Taloudellinen edullisuus
5 Ulkoilu ja virkistys
6 Riippumattomuus aikatauluista
7 Joukkoliikenneyhteydet ovat huonot
8 Ei ole mahdollisuutta käyttää autoa
9 Muu, mikä? _____

Lisätietokysymys vastaajille, jotka eivät pyöräile/pyöräilevät harvoin
(Kys.2 En lainkaan (A) ja kys.3 Harvemmin (D) vastanneet)

---

22) Mikä tekijä on eniten vaikuttanut pyöräilemättä jättämiseen / pyöräilyyn harvoin? (Vastausvaihtoehtoja ei luetella erikseen, vaan haastattelija kategorisoi vastauksen. Pyydä vain yksi syy. JOS MAINITSEE USEITA, pyydä valitsemaan tärkein ja merkitse vain se.)

1 Ei pyörää saatavilla
2 Oma terveys/korkea ikä
3 Mukavuudenhalu
4 Turvattomuuden tunne liikenteessä
5 Muu liikkumistapa on mieluisampi (joukkoliikenne/auto/kävely) / Pyöräily ei ole mieluinen tapa liikkua
6 Liian pitkä välimatka
7 Ajan puute
8 Katkeava tai epälooginen pyöräreitti
9 Matkaan liittyvä muu asiointi
10 Kaikki kuljetettava ei mahdu mukaan pyörällä
11 Lasten kuljettaminen pyörällä hankalaa
12 Hikoilu tai suihkumahdollisuuksien puute
13 Sää
14 Lyhyet välimatkat / asuu keskustassa
15 Pelkää, että pyörä varastetaan
16 Päällysteen kunto tai muu epätasaisuus
17 Puutteelliset pyörän pysäköinti- ja säilytysmahdollisuudet
18 Muu, mikä? _____
19 Ei osaa sanoa

Lisätietokysymys kaikille

---

23) Luettelen seuraavaksi pyöräilyyn liittyviä parannuksia. Vastaa jokaisen kohdalla saisiko parannus sinut pyöräilemään nykyistä enemmän tai aloittamaan pyöräilyn. Vastaa kyllä tai ei.

		Kyllä	Ei
1	Jos pyöräväyläverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi	1	2
2	Jos pyöräväylien opastus olisi paremmin järjestetty	1	2
3	Jos pyöräväylät pidettäisiin paremmassa kunnossa	1	2
4	Jos pyöräily olisi turvallisempaa	1	2
5	Jos pyörien pysäköintipaikat ja -alueet olisivat paremmin turvattuja ilkivallalta ja varastamiselta	1	2
6	Jos työ- tai opiskelupaikalla olisi paremmat suihku- ja vaatteiden säilytysmahdollisuudet	1	2
7	Jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa	1	2
8	Jos pyöräväylien työmaa-aikaiset järjestelyt olisivat paremmat	1	2
9	Jos risteysalueiden järjestelyissä huomioitaisiin paremmin pyöräilijät	1	2

24) Käytätkö tai oletko kokeillut yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja Helsingissä? (JOS KYLLÄ, KYSY**: Kuinka usein käytät yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja?** LUETTELE VAIHTOEHDOT 1–4)

1 Käytän useita kertoja viikossa
2 Käytän 1–2 kertaa viikossa
3 Käytän muutaman kerran kuukaudessa
4 Olen kokeillut yhteiskäyttöistä sähköpotkulautaa kerran-pari
5 En ole kokeillut yhteiskäyttöistä sähköpotkulautaa

(Jos käyttänyt yhteiskäyttöistä sähköpotkulautaa, kys.24 = 1–4)

25) Minkälaisiin matkoihin (tai niiden osiin) olet käyttänyt yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja Helsingissä? Oletko käyttänyt sitä… (LUETTELE, suluissa olevat tekstit luetaan tarvittaessa) (voi valita useita)

		Kyllä	Ei
1	Työ- tai opiskelumatkaan (kodin ja työpaikan/koulun välinen)	1	2
2	Työasiamatkaan (työhön liittyvä asiointi, kokous- ym. matka)	1	2
3	Asiointi- tai ostosmatkaan	1	2
4	Matkaan harrastuksiin tai muuhun vapaa-ajan viettoon	1	2
5	Huviajeluun	1	2
6	Johonkin muuhun, mihin? _____	1	2

Taustatiedot

(Taustatiedot A-C (sukupuoli, ikä, postinumero) kysytään haastattelun alussa kiintiöintiä varten)

Tutkimusaineiston tilastollista luokittelua varten kysyn vielä muutamia taustatietoja:

D) Mikä on etäisyys kilometreissä kotoa töihin, kouluun tai muuhun päivittäiseen aktiviteettiisi? (Vastausvaihtoehdot luetellaan vain tarvittaessa, haastattelija kategorisoi vastauksen)

1 alle 3 km
2 3–5 km
3 6–10 km
4 11–20 km
5 yli 20 km

E) Kuinka monta henkilöä kuuluu kotitalouteesi (vastaaja mukaan lukien)?
Yhteensä _____ henkilöä

Kuinka monta kouluikäistä (7–17-vuotiasta) lasta taloudessasi on
Kouluikäisiä (7–17-v.) lapsia _____ henkilöä (OHJE: JOS EI YHTÄÄN LAITA 0)

(mikäli taloudessa on 7–17-v. lapsia)

F) Kuinka usein lapset pyöräilevät kouluun lumettomana aikana? (LUETTELE TARVITTAESSA)

1 Päivittäin tai lähes päivittäin
2 2–3 kertaa viikossa
3 Kerran viikossa
4 Harvemmin
5 Eivät koskaan

G) Mikä on koulutuksesi (korkein suoritettu tutkinto)?
(LUETTELE TARVITTAESSA)

1 Perusasteen koulutus (peruskoulu, kansakoulu) tai alempi
2 Toisen asteen koulutus (ammatillinen, ylioppilas-, opistotutkinto)
3 Alempi korkeakoulututkinto (ammattikorkeakoulu, kandidaatin tutkinto)
4 Ylempi korkeakoulututkinto (maisteri, diplomi-insinööri) tai korkeampi
5 Ei halua sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

H) Mikä oli henkilökohtainen tulotasosi ennen veroja edeltävänä vuonna?
(LUETTELE TARVITTAESSA suluissa olevia vaihtoehtoja)

1 0–9 999 € (alle 10 000 €)
2 10 000–19 999 (alle 20 000)
3 20 000–29 999 (alle 30 000)
4 30 000–39 999 (alle 40 000)
5 40 000–59 999 (alle 60 000)
6 60 000–79 999 (alle 80 000)
7 80 000– (yli 80 000)
8 Ei osaa/halua sanoa (ÄLÄ LUE TÄTÄ VAIHTOEHTOA)

I) Oletko tällä hetkellä…? (pääasiallinen toiminta)

1 työllinen
2 työtön tai lomautettu
3 opiskelija
4 eläkeläinen
5 vanhempain- tai hoitovapaalla
6 muu, mikä? _____

J) Onko sinulla käytettävissäsi toimiva polkupyörä?
(JOS KYLLÄ, KYSY: **Kuinka monta pyörää?**)

1 Ei
2 Yksi pyörä
3 Kaksi pyörää
4 Kolme tai useampi pyörä

(Jos käytössä polkupyörä)

K) Onko sinulla käytettävissäsi sähköavusteinen polkupyörä?
(JOS EI, KYSY: **Oletko harkinnut sellaisen hankkimista?**)
(JOS KYLLÄ, KYSY: **Onko yksi vai useampi sähköavusteinen pyörä?**)

1 Ei
2 Ei, mutta harkitsen sellaisen hankkimista
3 Kyllä, yksi pyörä
4 Kyllä, useampi kuin yksi pyörä

(Jos käytössä polkupyörä)

L) Onko sinulla käytettävissäsi tavarapolkupyörä?
(JOS EI, KYSY: **Oletko harkinnut sellaisen hankkimista?**)
(JOS KYLLÄ, KYSY: **Onko tämä tavarapolkupyörä sähköavusteinen?**)

1 Ei
2 Ei, mutta harkitsen sellaisen hankkimista
3 Kyllä, sähköavusteinen tavarapolkupyörä
4 Kyllä, ei-sähköavusteinen tavarapolkupyörä

M) Kuinka usein käytät joukkoliikennettä? (LUETTELE TARVITTAESSA)
(OHJE: Jos vastaaja kysyy/epäröi – Pyydetään vastaus tämänhetkisen tilanteen mukaan)

1 Päivittäin tai lähes päivittäin
2 2–3 kertaa viikossa
3 Kerran viikossa
4 Harvemmin
5 En koskaan

N) Onko kotitaloudessasi autoja?
(JOS KYLLÄ, KYSY: **Kuinka monta autoa taloudessasi on?**)

1 Ei
2 Yksi auto
3 Kaksi autoa
4 Kolme tai useampi auto

O) Kuinka usein kuljet autolla (kuljettajana tai matkustajana)? (LUETTELE TARVITTAESSA)
(OHJE: Jos vastaaja kysyy/epäröi – Pyydetään vastaus tämänhetkisen tilanteen mukaan)

1 Päivittäin tai lähes päivittäin
2 2–3 kertaa viikossa
3 Kerran viikossa
4 Harvemmin
5 En koskaan

Kuvailulehti

Tekijä	ISS-Otantatutkimus Oy
Nimike	Pyöräilybarometri 2022
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2023:5
Julkaisuaika	2:2023
Sivuja	82
Liitteitä	3
ISBN	978-952-386-217-3
ISSN	2489-4257
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi, ruotsi, englanti

Tiivistelmä:

Pyöräilybarometrissa selvitetään helsinkiläisten asennetta pyöräilyn edistämiseen sekä pyörällä liikkuvien asukkaiden käsityksiä pyöräilyolosuhteista ja pyöräilyn laadusta Helsingissä. Barometri toistetaan kahden vuoden välein ja se toteutettiin nyt viidennen kerran.

Tutkimuksen mukaan 55 % Helsingin aikuisväestöstä liikkuu pyörällä vähintään kerran viikossa lumettomana aikana. Osuus on laskenut hieman vuoteen 2020 verrattuna. Myös päivittäin pyörällä kulkevien osuudessa on nähtävissä hieman laskeva trendi. Samalla aiempaa harvemmat liikkuvat pyörällä ympäri vuoden.

Yleisin matkan tarkoitus pyöräillessä on työ- tai opiskelumatka. Pyörän käyttöä perustellaan tavallisimmin liikkumismuodon kätevyydellä, mutta lähes yhtä moni pitää tärkeänä myös sen myönteistä vaikutusta terveyteen ja fyysiseen kuntoon. Pyörä täydentää myös muita liikkumismuotoja: päivittäin pyörällä liikkuvista lähes joka viides käyttää päivittäin myös joukkoliikennettä.

Tutkimuksen mukaan asukkaat tukevat edelleen vahvasti Helsingin tavoitetta edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyoloja. 94 % aikuisväestöstä suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen. Valtaosa pyörää käyttävistä asukkaista (89 %) on tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Tyytyväisyys pyöräilyn turvallisuuteen on edelleen hieman kasvanut ja käsitys pyöräilyn sujuvuudesta on pysynyt samana. Tutkimuksen mukaan juuri sujuvuutta parantamalla voidaan parhaiten vaikuttaa pyöräilijöiden käsitykseen Helsingistä pyöräilykaupunkina.

Pyöräilykokemukseen vaikuttavista asioista eniten tyytymättömyyttä herättää työmaa-aikaiset poikkeusjärjestelyt, risteysalueiden järjestelyt pyöräilijöille sekä pyöräväylien talvihoito.

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin elokuussa 2022 ja otos edustaa 18–74-vuotiaita helsinkiläisiä. Haastatteluja tehtiin yhteensä 2002. Tutkimuksen toteutti Otantatutkimus Oy Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön toimialan toimeksiannosta.

Avainsanat:

Helsinki, pyöräliikenne, pyöräily, pyöräilyn edistäminen, mielipidetutkimus

Presentationsblad

Författarna	ISS-Otantatutkimus Oy
Titel	Cykelbarometer 2022
Seriens titel	Helsingfors stads stadsmiljösektors publikationer
Serienummer	2023:5
Utgivningsdatum	2:2023
Sidantal	82
Bilagor	3
ISBN	978-952-386-217-3
ISSN	2489-4257 (nätpublikation)
Språk, hela verket	Suomi
Språk, sammanfattning	Finska, svenska, engelska

Sammanfattning:

Cykelbarometern utreder Helsingforsbornas inställning till att främja cykling samt de cyklande stadsbornas uppfattningar om cykelförhållandena och cyklingens kvalitet i Helsingfors. Barometern görs på nytt vartannat år och genomfördes nu för femte gången.

Undersökningen visar att 55 procent av den vuxna befolkningen i Helsingfors cyklar minst en gång i veckan under den snöfria tiden. Andelen har gått ner med cirka tre procentenheter jämfört med 2020. Man kan observera en fallande trend också i andelen invånare som cyklar varje dag. Samtidigt cyklar allt färre människor året runt.

Det vanligaste syftet för en cykeltur är arbets- eller studieresor. Användningen av cykeln motiveras vanligtvis med att cykling är ett behändigt färdsätt, men för nästan lika många är även dess positiva effekter på hälsan och den fysiska konditionen viktiga. Cykeln är också ett komplement till övriga färdsätt: nästan var femte av dem som cyklar dagligen använder också kollektivtrafiken dagligen.

Enligt undersökningen stöder invånarna fortfarande kraftigt Helsingfors stads mål att främja cykling och förbättra förhållandena för cyklister. Upp till 94 procent av den vuxna befolkningen förhåller sig positivt till att främja cykling. Merparten av de stadsbor som använder cykel (89 procent) är antingen nöjda eller ganska nöjda med Helsingfors som cykelstad.

Av de faktorer som påverkar cykelupplevelsen väcker specialarrangemang på cykelbanor under byggarbeten, arrangemangen för cyklister i korsningar och vinterunderhållet av cykelleder mest missnöje.

Undersökningsmaterialet samlades in genom telefonintervjuer i augusti 2022 och urvalet representerar helsingforsare i åldern 18–74 år. Det gjordes sammanlagt 2002 intervjuer. Undersökningen genomfördes av Otantatutkimus Oy på uppdrag av Helsingfors stads stadsmiljösektor.

Nyckelord:

Helsingfors, cykeltrafik, cykling, cykelfrämjande, opinionsundersökning

Description

Authors	ISS-Otantatutkimus Oy
Title	Cycling barometer 2022
Series name	City of Helsinki Urban Environment Publications
Series number	2023:5
Time of publication	2:2023
Pages	82
Appendices	3
ISBN	978-952-386-217-3
ISSN	2489-4257 (electronic publication)
Language, entire work	Suomi
Language, summary	Finnish, Swedish, English

Summary:

The purpose of the cycling barometer is to establish the attitudes of Helsinki residents towards the promotion of cycling and the views of those residents who cycle regarding the cycling conditions and the quality of cycling in Helsinki. The barometer is repeated every two years, and the most recent survey was the fifth one carried out so far.

The survey shows that 55% of Helsinki's adult population cycle at least once a week during snow-free periods. The percentage has decreased by approximately three percentage points since 2020. A slightly decreasing trend in the proportion of those cycling every day can also be seen. At the same time, fewer people than before are cycling all year round.

Commuting to work or studies is the most common reason for cycling. The respondents most commonly stated convenience as their reason for opting for cycling, but roughly as many also found its positive effects on health and physical fitness important.

According to the survey, residents continue to show strong support for Helsinki's goal of promoting cycling and improving cycling conditions. A total of 94% of the adult population consider the promotion of cycling as a positive thing. The majority of residents who cycle (89%) are satisfied or fairly satisfied with Helsinki as a cycling city.

When it comes to matters that affect the cycling experience, the most dissatisfaction is caused by exceptional traffic arrangements during construction work, crossing arrangements for cyclists and the winter maintenance of cycling roads.

The survey data was collected through telephone interviews in August 2022, and the sample represents Helsinki residents aged 18–74. The total number of interviews conducted was 2002. The study was carried out by Otantatutkimus Oy by commission of the City of Helsinki Urban Environment Division.

Keywords:

Helsinki, cycle traffic, cycling, promoting cycling, opinion survey

Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.