

Liikenteen kehitys Helsingissä 2020



Kaupunkiympäristön julkaisuja 2021:13

Liikenteen kehitys Helsingissä 2020

Kannen kuva | Helsingin kaupungin aineistopankki / Marja Väänänen
Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
ISBN | 978-952-331-944-8
ISSN | 2489-4230

Sisällys

Tiivistelmä	4
Sammanfattning	6
Summary	8
Johdanto.....	10
Henkilöautomatkustajien osuus kasvoi korona-aikana niemen rajalla.....	12
Henkilöliikenne väheni läntisellä poikittaislinjalla itäistä enemmän.....	14
Koronaepidemia romahdutti jalankulkijamäärät keskustassa	16
Koko vuoden pyöräliikennemäärät kasvoivat koronavuonna.....	19
Autoliikenteen määrät laskivat kaikilla laskentalinjoilla.....	22
Niemen rajan autoliikenne väheni kaikilla sektoreilla.....	23
Keskustan poikittainen autoliikenne väheni erityisesti Kaivokadulla.....	25
Kantakaupungin rajan autoliikenteen virrat muuttuivat erityisesti Pasilassa	26
Autoliikennemäärät laskivat kaupungin rajalla.....	28
Poikittaislinjan autoliikennemäärät laskivat koko linjalla.....	30
Autokannan kehitys Helsingissä	32

Tiivistelmä

Koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset olivat merkittävän Helsingin liikenteeseen vuonna 2020 vaikuttanut tekijä.

Epidemian aiheuttamat muutokset liikkumisessa vaikuttivat selvästi niemen rajan henkilöliikenteen määriin ja kulkutapajakaumaan syksyllä 2020. Syysarkipäivänä henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien niemen rajan ylitti 432 000 henkilöä, mikä on 38 % vähemmän kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 49 % ja henkilöautoliikenteen 8 %. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus, 59,0 %, oli 13,3 prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 2019.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä klo 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan 45 100 henkilöä, mikä on 47 % vähemmän kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 56 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä 16 %. Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 63,4 % vuonna 2020. Joukkoliikenteen kuljetusosuus aamuliikenteessä laski 13,5 prosenttiyksikköä edellisvuodesta.

Poikittaisilla laskentalinjoilla syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen määrä oli noin 329 000 henkilöä, mikä oli 15 % vähemmän kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä pieneni 41 % ja henkilöautoliikenteen matkustajamäärä 7 %. Joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 14,4 %, 6,6 prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 2019.

Koronaepidemian vaikutus jalankulkijamäärin oli tuntuva erityisesti keskustassa. Jalankulkijoiden määrä väheni Aleksanterinkadun mittauspisteessä 43 % vuodesta 2019. Aleksanterinkadun pohjoispuolella sijaitsevan laskentapisteen ohitti vuonna 2020 1,98 miljoonaa jalankulkijaa. Keskimäärin jalankulkijoita oli vuorokaudessa 5 400. Tammikuu jäi koronaepidemian takia Aleksanterinkadun vilkkaimmaksi kuukaudeksi. Huhtikuussa jalankulkijoita liikkui yli 80 % vähemmän kuin vuotta aiemmin. Malmin aseman laskentapistessä jalankulkijoita havaittiin yhteensä 1,61 miljoonaa, mikä oli 34 % vähemmän kuin vuonna 2019. Vuoden vilkkain kuukausi Malmilla oli helmikuu. Jalankulkijoita oli vähiten huhtikuussa, yli 60 % vähemmän kuin vuonna 2019.

Epidemian vaikutukset pyöräliikenteeseen olivat muita kulkumuotoja vähäisempiä. Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma–pe) niemen rajan ylitti 34 400 pyörällä liikkujaa, 1,3 % vähemmän kuin kesäkuussa 2019. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 42 500 pyörää, mikä oli reilu puoli prosenttia vähemmän kuin huippuliikenne vuonna 2019. Varsinaisen laskentavuorokauden tulos oli vuonna 2020 5 % pienempi kuin edellisvuonna. Vuoden 2020 aikana autoaattisissa laskentapisteissä yhteensä havaittiin enemmän pyöräliikennettä kuin vuonna 2019. Miljoonan pyöräilijän raja ylittyi vuoden aikana Lauttasaaren sillalla, Baanalla sekä Hesperian puistossa. Pyöräliikenteen määrä kasvoi edellisvuodesta suurimmassa osassa pisteitä. Kasvua oli nähtävissä erityisesti arkiliikenteen lisäksi virkistysreitinä toimivissa pisteissä.

Vuoden 2020 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 169 000, kantakaupungin rajan 293 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 517 000 ja poikittaislinjan 221 000 autoa ja raitiovaunua. Verrattuna edelliseen vuoteen liikennemäärät laskivat kaikilla laskentalinjoilla erityisesti koronaepidemian vaikutuksista johtuen. Poikkeuksellisen vuoden lisäksi Helsingin liikenteeseen vaikuttivat myös esimerkiksi Raide-Jokerin työmaat. Kantakaupungin suurista työmaista vuoden 2020 lopulla valmistui sekä Lauttasaaren sillan peruskorjaus että Hämeentien uudistus.

Vuoden 2020 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 325 500 autoa, joista liikennekäytössä oli 252 100. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 6900:lla ja liikennekäytössä olevien 5300:lla. Henkilöautoja rekisterissä oli 276 900 ja liikennekäytössä 219 300. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohti oli Helsingissä vuoden 2020 lopussa 334. Henkilöautotiheys kasvoi 1,73 % vuoden 2019 vastaavasta.

Sammanfattning

Coronaepidemin och därtill hörande begränsningar och rekommendationer var den största faktorn som påverkade Helsingfors trafik år 2020.

Ändringarna som epidemin orsakade i hur människor rör sig påverkade tydligt mängderna och färdssättsindelningen för persontrafiken på udden under hösten 2020. En vardag på hösten överskreds gränsen till Helsingforsudden av cirka 432 000 personer med personbil eller kollektivtrafik i båda riktningar, vilket är 38 procent färre än 2019. Antalet passagerare i kollektivtrafiken minskade med 49 procent och personbilstrafiken med 8 %. Kollektivtrafikens andel på 59,0 procent av färdssätten var 13,3 procentenheter mindre än 2019.

I morgontrafiken kl. 6–9 under en vardag på hösten överskreds gränsen på udden i riktning mot centrum av 45 100 personer, vilket är 47 procent färre än under 2019. Antalet passagerare i kollektivtrafiken minskade med 56 procent och antalet personbilster med 16 procent. Kollektivtrafikens andel av höstens morgontrafik över gränsen på udden var 63,4 procent år 2020. Kollektivtrafikens andel av färdssätt i morgontrafiken sjönk med 13,5 procentenheter jämfört med föregående år.

På de tvärgående beräkningslinjerna räknades cirka 329 000 personer under ett vardagsdygn på hösten, vilket var 15 procent färre än 2019. Kollektivtrafikens passagerarantal minskade med 41 procent och personbilster med 7 %. På de tvärgående beräkningslinjerna var kollektivtrafikens andel totalt 14,4 procent, vilket var 6,6 procentenheter mindre än 2019.

Coronaepidemins inverkan på antalet fotgängare var märkbar, särskilt i centrum. Antalet fotgängare vid mätstället på Alexandersgatan minskade med 43 procent jämfört med 2019. Mätstället vid Alexandersgatans norra sida passerades år 2020 av 1,98 miljoner fotgängare. Den genomsnittliga mängden fotgängare per dygn var 5 400. Januari förblev på grund av coronaepidemin Alexandersgatans mest livliga månad. I april rörde sig 80 % färre fotgängare än året innan. Mätstället vid Malms station registrerade sammanlagt 1,61 miljoner fotgängare, vilket var 34 procent mindre än år 2019. Årets livligaste månad i Malm var februari. Det lägsta antalet fotgängare var i april, med över 60 procent färre än år 2019.

Epidemins inverkan på cykeltrafiken var mindre än övriga färdssätt. Under ett genomsnittligt vardagsdygn (mån–fre) i juni cyklade 34 400 personer över gränsen till udden, vilket är 1,3 procent färre än i juni 2019. Under toppdygnet passerades gränsen till udden av 42 500 cyklister, vilket var drygt en halv procent färre jämfört med topptrafiken 2019. Resultatet för det verkliga kalkylerade dygnet var 5 procent mindre år 2020 än för det föregående året. Under år 2020 mättes vid de automatiska beräkningspunkterna sammanlagt mer cykeltrafik än under år 2019. Gränsen på över en miljon cyklister överskreds under året på Drumsö bro, Banan och i Hesperiaparken. Mängden cykeltrafik växte jämfört med det föregående året vid största delen av punkterna. Tillväxten var särskilt synlig utöver i vardagstrafiken vid punkter invid rekreationsstråk.

Under en höstvardag år 2020 passerade i genomsnitt 169 000 bilar och spårvagnar gränsen till Helsingforsudden. Motsvarande siffror för gränsen till innerstaden var 293 000, 517 000 för stadsgränsen enligt år 2008, och 221 000 för den tvärgående linjen. Jämfört med föregående år minskade trafikmängderna på alla beräkningslinjer, vilket särskilt berodde på coronaepidemin. Förutom det exceptionella året har också till exempel Spårjokerns byggarbetsplatser påverkat Helsingfors trafik. Av de stora byggarbetsplatserna i innerstaden blev mot slutet av 2020 både ombyggnaden av Drumsö bro och upprustningen av Tavastvägen klara.

I slutet av 2020 fanns det 325 500 registrerade bilar i Helsingfors. 252 100 av dessa var påställda. Antalet registrerade bilar ökade med 6 900 jämfört med förra året och antalet påställda bilar med 5 300. I registret fanns 276 900 personbilar och 219 300 av dem var påställda. Antalet påställda personbilar per 1 000 invånare var 334 i Helsingfors i slutet av 2020. Personbilstätheten ökade med 1,73 procent jämfört med 2019.

Summary

The COVID-19 pandemic and related restrictions and recommendations were the most significant factors affecting traffic in Helsinki in 2020.

The changes in travel caused by the pandemic had a significant effect on the passenger traffic volumes and distribution of modes of transport at the peninsula border in the autumn of 2020. On an average autumn weekday, the total number of people crossing the peninsula border in either direction by car or public transport was 432,000, indicating a decrease of 38 % compared to 2019. The number of passengers travelling by public transport decreased by 49 % and the number of people travelling by car by 8 %. The proportion public transport accounted for (59.0 %) was 13.3 percentage points lower than in 2019.

As regards morning traffic, on an average autumn weekday between 6 and 9 am, the peninsula border was crossed by 45,100 people travelling towards the city centre, indicating a decrease of 47 % compared to 2019. The number of passengers travelling by public transport decreased by 56 % and the number of people travelling by car by 16 %. In 2020, 63.4 % of journeys in the morning rush hour crossing the peninsula border in the autumn were made using public transport. The proportion of public transport in morning traffic decreased by 13.5 percentage points compared to the previous year.

On the crosstown calculation lines, the number of passengers on an average autumn weekday was approximately 329,000 people, indicating a decrease of 15 % compared to 2019. The number of passengers travelling by public transport decreased by 41 % and the number of people travelling by car by 7 %. The proportion public transport accounted for on crosstown calculation lines was 14.4 % in total, which is 6.6 percentage points lower than in 2019.

The effect of the COVID-19 pandemic on the number of pedestrians was considerable, particularly in the city centre. The number of pedestrians at the Aleksanterinkatu measuring point decreased by 43 % compared to 2019. Located on the north side of Aleksanterinkatu, the measuring point was passed by a total of 1.98 million pedestrians in 2020. The average number of pedestrians per day was 5,400. Due to the pandemic, January was the busiest month on Aleksanterinkatu. In April, the number of pedestrians was more than 80 % lower than the year before. The total number of pedestrians recorded at the Malmi station measuring point was 1.61 million, which was a decrease of 34 % compared to 2019. The busiest month of the year in Malmi was February. The lowest number of pedestrians was recorded in April, when it was more than 60 % lower than in 2019.

The pandemic affected bicycle traffic less than other modes of transport. On an average June weekday (Mon–Fri), the peninsula border was crossed by 34,400 cyclists, which was 1.3 % less than in June 2019. On the busiest day, the border of the peninsula was crossed by 42,500 cyclists, which was just over half a per cent less than on the busiest day in 2019. The result of the actual calculation day was 5 % lower in 2020 than in the previous year. During 2020, more bicycle traffic was detected at the automatic calculation points in total than in 2019. During the year, Lauttasaari bridge, Baana and Hesperia park recorded over one million cyclists. The amount of bicycle traffic increased at most of the points compared to the previous year. In addition to everyday traffic, growth was particularly visible at points that served as recreational routes.

On an average autumn weekday in 2020, the border of the Helsinki peninsula was crossed by 169,000, the border of the inner city area was crossed by 293,000, the city border of 2008 was

crossed by 517,000 and the cross-section line was crossed by 221,000 cars and trams. Compared to the previous year, traffic volumes decreased on all calculation lines, which was due to the COVID-19 pandemic in particular. In addition to the exceptional year, traffic in Helsinki was also affected by the Jokeri Light Rail construction sites, for example. Of the major construction sites in the inner city, both the renovation of the Lauttasaari bridge and the redevelopment of Hämeentie were completed at the end of 2020.

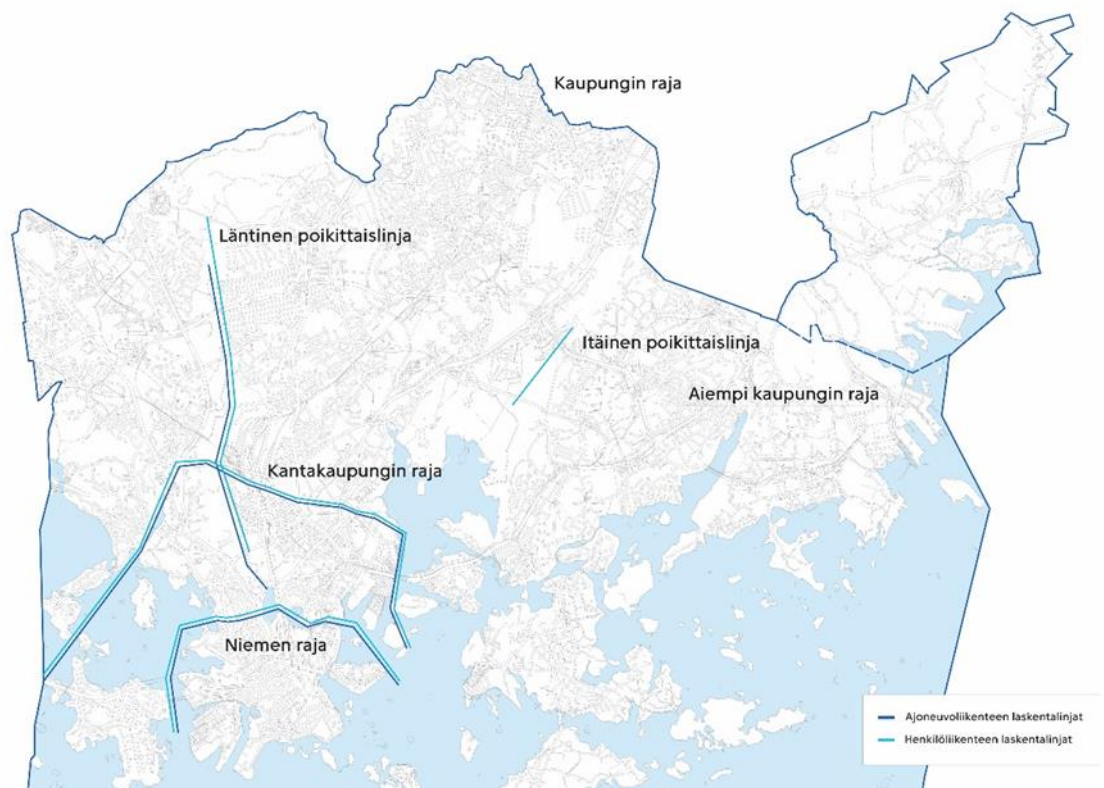
At the end of 2020, there were 325,500 registered cars in Helsinki, of which 252,100 were in traffic use. The number of registered cars increased by 6,900 and the number of cars in traffic use increased by 5,300 compared to the previous year. The number of registered passenger cars was 276,900, of which 219,300 were in traffic use. The number of registered passenger cars in traffic use per 1,000 residents in Helsinki was 334 at the end of 2020. The number of cars per 1,000 residents increased by 1.73 % compared to 2019.

Johdanto

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

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

Liikenteen määrätietojen lisäksi vuonna 2020 tutkittiin helsinkiläisten liikkumistottumuksia (Helsinkiläisten liikkumistottumukset 2020) sekä selvitettiin mielipiteitä pyöräilyolosuhteisiin liittyen (Pyöräilybarometri 2020). Näistä tutkimuksista on julkaistu erilliset raportit. Tähän esitteeseen on koottu tärkeimmät vuoden 2020 liikennemääriä koskevat tunnusluvut ja vertailtu niitä aikaisempien vuosien tuloksiin.



Liikenteen kehityksen seurannassa käytettävät laskentalinjat

Vuonna 2020 Helsingin liikenteeseen vaikutti ennen kaikkea maaliskuussa puhjennut koronavirusepidemia sekä siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset. Työpaikoilla siirryttiin etätöihin lähes yhdessä yössä maaliskuun puolivälissä. Etäopetukseen siirryttiin kaikilla koulutusasteilla perus-

opetuksen alaluokkia myöten ja varhaiskasvatukseen osallistumista suositeltiin vain yhteiskunnan toimintakyvyn kannalta välttämättömillä aloilla työskentelevien lapsille. Rajoitukset olivat ankarimmillaan maaliskuussa, minkä jälkeen niitä hieman lievennettiin kesäksi ja kiristettiin jälleen syksyn edetessä. Keväällä monilla työpaikoilla siirryttiin kokonaan etätöihin, kaikki opetusasteet olivat etäopetuksessa, ravintolat suljettu ja Uusimaa eristyksissä kolmen viikon ajan. Syksyllä etätö jatkui, mutta opetus toteutui korkeakouluja lukuun ottamatta lähityönä. Yleisötaphtumien järjestämisestä rajoitettiin ja ravintolat toimivat lyhennetyin aukioloajoin. Myöhemmin syksyllä myös toinen aste siirtyi etäopetukseen ja harrastustoimintaa rajoitettiin. Rajoituksista ja epidemiatilanteesta johtuen liikkuminen muuttui vuonna 2020 koko Helsingissä. Muun muassa eri alueiden erilaisista väestörakenteista ja työpaikkojen sijoittumisesta johtuen koronatilanteen aiheuttamissa liikennemäärien muutoksissa on ollut alueellisia eroja.

Koronaepidemian lisäksi vuonna 2020 Helsingin liikenteeseen vaikutti myös useat työmaat sekä liikennejärjestelyiden muutokset. Vuonna 2020 katutöitä tehtiin esimerkiksi Munkkiniemessä Lapinmäentiellä ja Huopalahdentiellä, Herttoniemessä sekä Kulosaarenpuistotiellä. Lisäksi käynnissä olivat myös Lauttasaaren sillan peruskorjaus sekä Hämeentien uudistaminen. Näistä molemmat valmistuivat vuoden 2020 lopulla. Vuoden 2019 lokakuussa avattu Teollisuuskadun tunneli avasi uuden moottoriajoneuvoliikenteen yhteyden Itä- ja Länsi-Pasilan välille. Samaan aikaan käyttöön otettiin myös Veturitien uusi osuus. Vuoden 2019 tavoin usealla eri alueella käynnissä oli myös Raide-Jokerin pikaraitiotien rakentaminen. Vuonna 2020 rakennustyöt jatkuivat laajalti lähes koko raitiotien matkalta niin Itäkeskuksessa, Viikissä, Oulunkylässä, Maunulassa, Haagassa kuin Pitäjänmäelläkin. Yleisesti Helsingin liikenteeseen on viime vuosina vaikuttanut myös 28.4.2019 voimaan tullut joukkoliikenteen lippu- ja vyöhykeuudistus, jonka myötä muun muassa raitioliikenteen lippu poistui ja hinnoittelun vyöhykerajat muuttuivat kaupunkien rajoista riippumattomiksi.

Koronatilanteen myötä liikkumisessa on tapahtunut nopeita muutoksia, joiden takia vuoden 2020 henkilöliikenteen henkilöautomatkestajien määrien arviointiin liittyy poikkeuksellisen paljon epävarmuutta. Kyseisten tulosten käsittelyssä ei ole kaikkien laskentapisteen osalta pystytty huomioimaan mahdollisesti muuttunutta ajoneuvojakaumaa tai henkilöautojen kuormitusta.

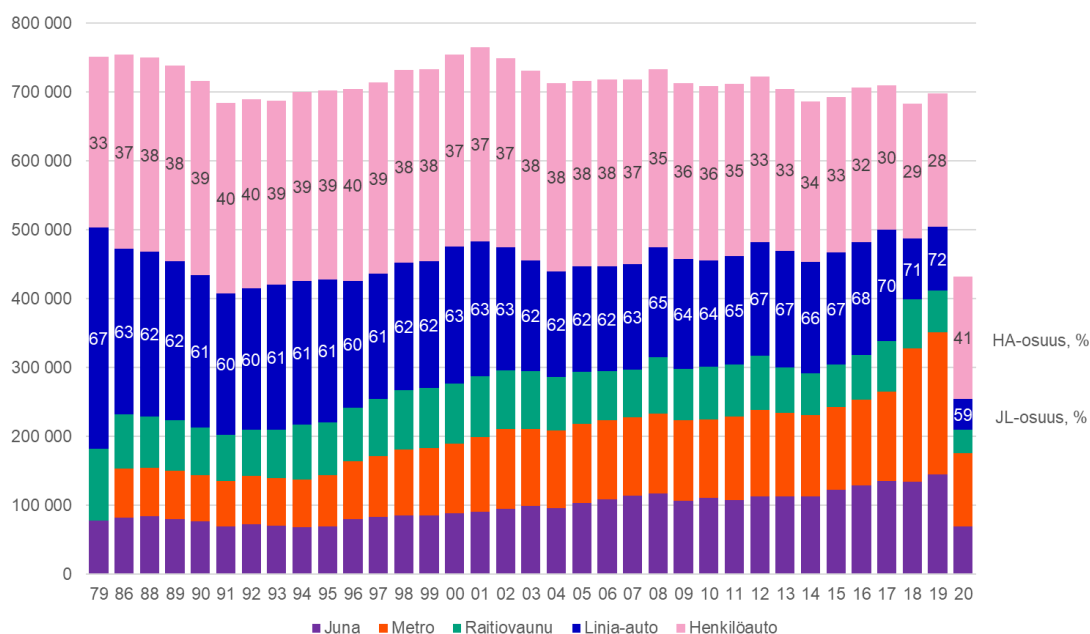
Henkilöautomatkustajien osuus kasvoi korona-aikana niemen rajalla

Syysarkipäivänä niemen rajan ylitti henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien noin 432 000 henkilöä, mikä on 38 % vähemmän kuin vuonna 2019. Koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset vaikuttivat merkittävästi niemen rajan henkilöliikenteeseen syksyllä 2020 niin kulkutapojen osuuksien kuin matkustajamäärien osalta. Vuoden 2019 lukua korjattiin henkilöautojen ja junien kaukoliikenteen sekä linja-autojen (seutu-, kauko- ja tilausliikenne) osalta, ja vuoden 2019 syysarkipäivän koko vuorokauden korjattu luku niemen rajalla oli 698 000. Myös vuoden 2018 lukua korjattiin linja-autoliikenteen osalta (seutu-, kauko- ja tilausliikenne), ja vuoden 2018 syysarkipäivän koko vuorokauden korjattu luku niemen rajalla oli 683 000. Syksyllä 2020 joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 49 % (249 000 henkilöä) ja henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 8 % (16 000 henkilöä) vuodesta 2019. **Joukkoliikenteen kuljetusosuus oli 59,0 %** ja sen osuus laski 13,3 prosenttiyksikköä vuodesta 2019. Vuonna 2019 joukkoliikenteen korjattu kuljetusosuus niemen rajalla oli 72,3 %. Kymmenessä vuodessa niemen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä on vähentynyt 44 % (201 000 henkilöä) ja henkilöautoilla matkustavien määrä on vähentynyt 30 % (76 000 henkilöä). Joukkoliikenteen osalta vähenemä oli lähes täysin koronavuoden aiheuttamaa, henkilöautoliikenteen matkustajamäärä sen sijaan on vähentynyt vuosittain viimeiset kymmenen vuotta.

Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen matkustajamäärä laski 43 % (22 000 henkilöllä) vuodesta 2019. Seutulinja-autoliikenne väheni 49 % (13 000 henkilöllä) ja tilaus- ja kaukoliikenne yhteensä 85 % (13 000 henkilöllä) vuodesta 2019 (edellinen laskenta 2018, seutuliikenteen lukua korjattu Lapinlahden sillan seutulinjamuutosten osalta vuodelle 2019). Raitiovaunujen matkustajat vähenivät 43 % ja metron matkustajat 49 % vuodesta 2019. Lähiliikenteen junissa matkustajat vähenivät 49 % ja kaukoliikenteen junissa 68 %. Raideliikenteen osuus joukkoliikenteen matkustajista kasvoi hieman ja oli 82 %.

Vuoden 2020 syksyllä merkittävin henkilöliikenteeseen vaikuttava tekijä oli koronavirusepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset. Monilla työpaikoilla oltiin siirretty pääsääntöisesti etätyöskentelyyn, samoin korkeakouluopinnoissa. Yleisötapahtumien järjestämistä oli rajoitettu ja ravintolat toimivat lyhennetyin aukioloajoin. Perusopetus kuitenkin jatkui kouluissa syksyllä, eikä varhaiskasvatukseen osallistumisesta annettu suosituksia, kuten keväällä 2020. Aiempia liikenejärjestelmään keskeisesti vaikuttaneita tekijöitä ovat olleet Länsimetron liikennöinnin aloitus loppuvuodesta 2017 sekä vuoden 2019 huhtikuussa toteutettu HSL:n lippu- ja vyöhykeuudistus. Metron ja raitiovaunujen matkustajamäärien laskentamenetelmät muutettiin syksyn 2018 tulosten raportointiin. Ennen vuotta 2018 käytössä ollut laskentamenetelmä on saattanut tuottaa liian suuria tuloksia matkustajamäärissä, erityisesti metron matkustajamäärien osalta. Kaukoliikenteen junien matkustajamäärien laskentaperiaatteita muutettiin syksyn 2019 tulosten raportoinnissa, takautuvasti myös vuoden 2018 tulosten osalta.

Kun pyörällä liikkujat lasketaan mukaan, niemen rajan ylitti noin 459 000 henkilöä arkivuorokaudessa. Pyöräilyn osuus tästä on syysarkipäivien keskiarvon mukaan 5,9 % (noin 27 100 pyöräilijää arkivuorokaudessa), joukkoliikenteen osuus 55,5 % ja henkilöautoissa matkustavien 38,6 %.

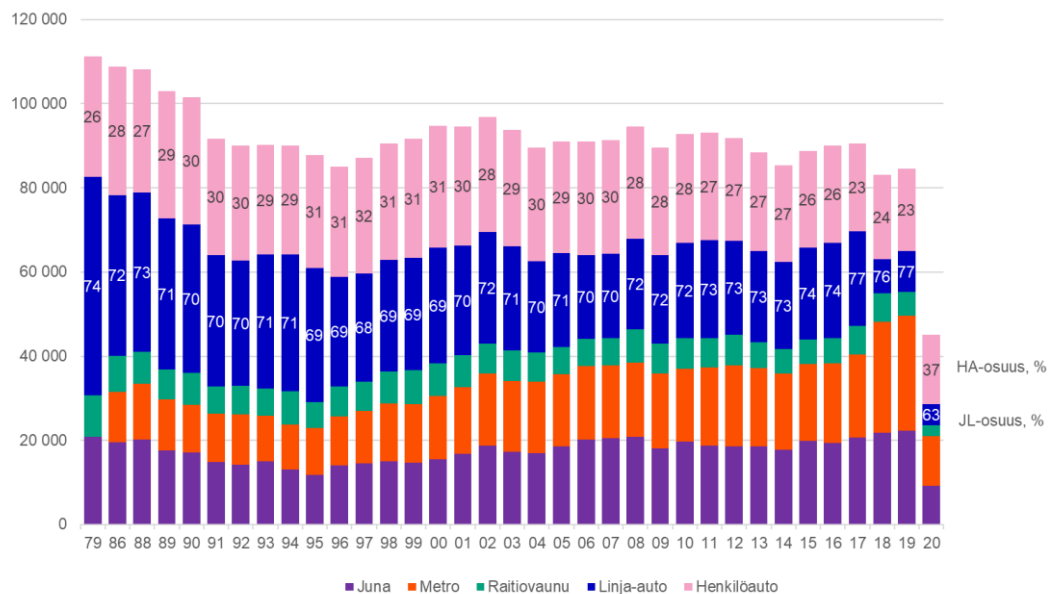


Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla, %, koko vuorokausi, molemmat suunnat Muutos kaukojunien matkustajien laskentatavassa 2018 alkaen

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä keskustan suuntaan klo 6–9 niemen rajan ylitti 45 100 henkilöä, mikä on 47 % vähemmän kuin vuonna 2019. Vuoden 2019 lukua korjattiin junien kaukoliikenteen matkustajien osalta sekä linja-autoliikenteen seutu-, kauko- ja tilausliikenteen osalta. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 56 % (36 500 henkilöä) edellisvuodesta syksyllä 2020. Henkilöautoissa matkustavien määrä väheni 16 % (3 000 henkilöä). **Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 63,4 %**, 13,5 prosenttiyksikköä pienempi kuin edellisvuonna. Vuonna 2019 joukkoliikenteen korjattu kuljetusosuus niemen rajan aamuliikenteessä oli 76,9 %. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu 74 %:n kuljetusosuus julkiselle liikenteelle ei toteutunut vuonna 2020. Kymmenessä vuodessa niemen rajan ylittävä joukkoliikenteen matkustajamäärä aamuliikenteessä keskustaan on vähentynyt 57 % (38 300 henkilöllä) ja henkilöautoilla matkustavien määrä on vähentynyt 36 % (9 400 henkilöä). Joukkoliikenteen osalta vähenemä oli suurelta osin koronavuoden aiheuttamaa, henkilöautoliikenteen matkustajamäärä sen sijaan on vähentynyt vuosittain viimeiset kymmenen vuotta.

Helsingin sisäisen linja-autoliikenteen matkustajamäärä väheni 44 % vuodesta 2019. Seutuliikenteen linja-autojen matkustajamäärä väheni 48 % vuodesta 2019 (edellinen laskenta 2018, seutuliikenteen lukua korjattu Lapinlahden sillan seutulinjamuutosten osalta vuodelle 2019), kauko- ja tilausliikenteen linja-automatikustajien määrä laski 78 % vuoden 2018 tuloksesta. Metron matkustajamäärä pieneni 56 %. Raitiovaunujen matkustajamäärä laski 56 %. Raitiovaunut olivat syksyllä vielä osittain poikkeusreiteillä Hämeentien työmaan takia. Kaukojunien matkustajamäärä väheni 82 % ja lähijunien matkustajamäärä 56 % edellisestä vuodesta. Raideliikenteen osuus niemen rajan aamuliikenteen joukkoliikenteen matkustajista oli 83 % vuonna 2020, kun se vuonna 2019 oli 85 %.

Kun lasketaan mukaan myös pyörällä liikkujat, niemen rajan ylitti 49 100 henkilöä aamuliikenteessä keskustaan. Pyöräilyn osuus oli syysarkipäivän keskiarvon mukaan 8,1 % (noin 4 000 pyöräilijää), joukkoliikenteen osuus 58,2 % ja henkilöautoissa matkustavien osuus 33,6 %.



Syksyn henkilöliikenteen matkustajamäärä kulkutavoittain ja henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osuudet niemen rajalla, %, aamuliikenne klo 6–9 keskustan suuntaan
Muutos kaukojunien matkustajien laskentatavassa 2018 alkaen

Henkilöliikenne väheni läntisellä poikittaislinjalla itäistä enemmän

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

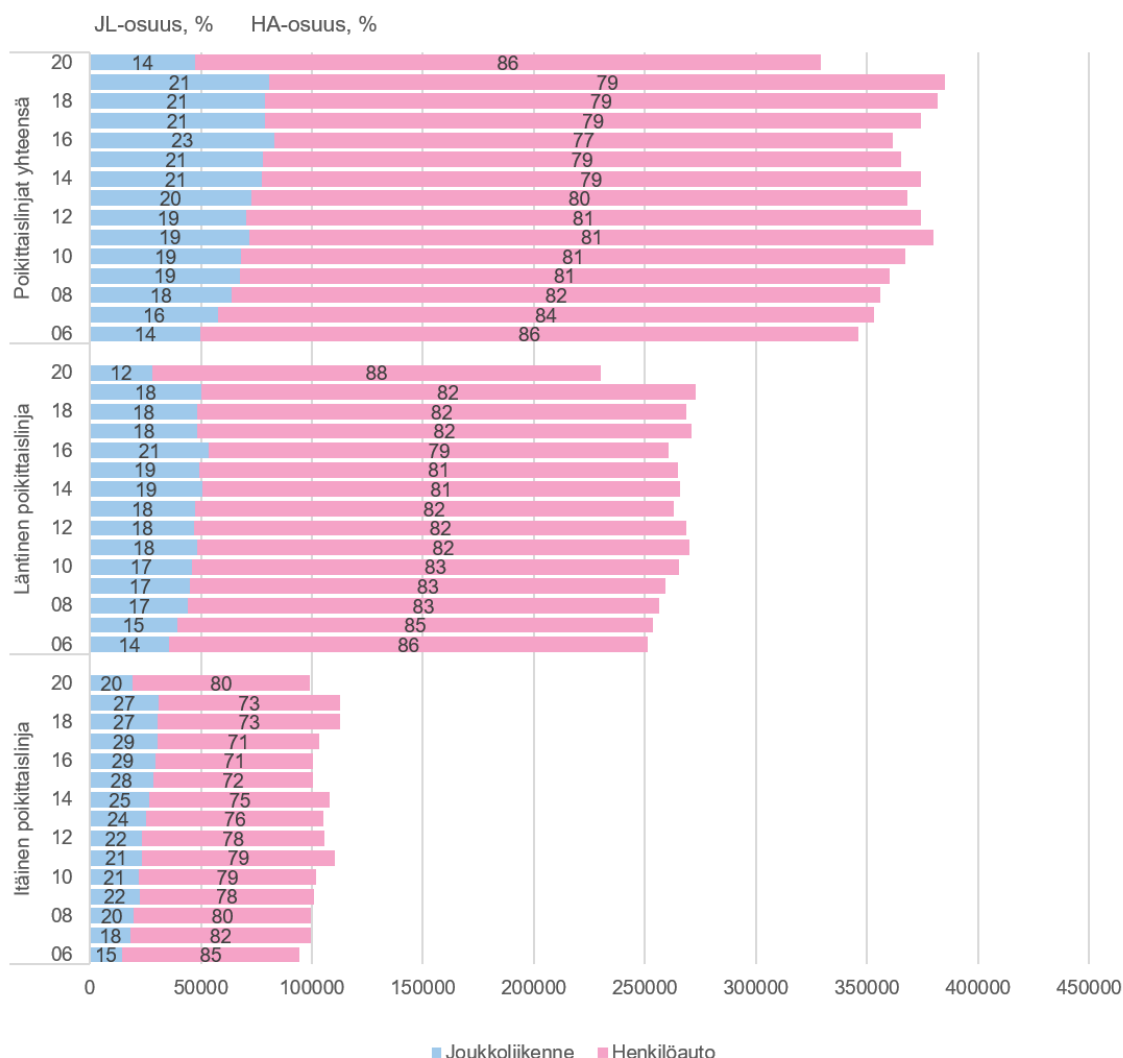
Syysarkipäivänä poikittaisten laskentalinjojen kautta matkusti noin 329 000 henkilöä, joista joukkoliikennettä käytti 47 000 henkilöä ja henkilöautoa 282 000 henkilöä. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 41 % (33 500 henkilöä) ja henkilöautojen matkustajamäärä 7 % (22 500 henkilöä) vuodesta 2019. Poikittaisliikenteen matkustajamäärä pieneni 15 % edellisvuodesta. Kymmenessä vuodessa poikittaisliikenteen joukkoliikenteen matkustajamäärä on vähentynyt 30 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä 6 %. Koronaepidemian myötä muuttuneiden liikkumistottumusten lisäksi molempien poikittaislinjojen liikennemääriin vaikuttivat myös Raide-Jokerin työmaat.

Syksyllä 2020 joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 14,4 %, mikä on 6,6 prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 2019. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu 22 %:n joukkoliikenteen kulkutapaosuus ei täyttnyt.

Läntisellä poikittaislinjalla henkilöliikenteen matkustajamäärä väheni 16 % vuodesta 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 44 % (22 000 henkilöä) ja henkilöautojen matkustajamäärä 9 % (20 400 henkilöä) edellisvuodesta. Läntisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärät vähenivät kaikissa pisteissä. Matkustajamäärä väheni erityisesti Metsäläntiellä, josta sisäisen bussiliikenteen linja 51 palasi Pirkkolantielle. Vähiten joukkoliikenteen matkustajat vähenivät Kuusimiehentiellä, missä ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet ovat vetäneet kävijöitä korona-ai- kana aiempaa enemmän.

Henkilöautojen matkustajamäärät vähenivät myös kaikissa pisteissä. Suurinta matkustajien vähenemä oli Pirkkolantiellä, pienintä Nordenskiöldinkadulla, jossa matkustajamäärä oli kuitenkin vuosien 2017-2019 työmaata edeltävää tasoa selvästi pienempi. Kymmenessä vuodessa läntisen poikittaislinjan matkustajamäärä on vähentynyt yhteensä 13 %. Joukkoliikenteen matkustajien määrä on vähentynyt 39 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä 8 %.

Itäisen poikittaislinjan matkustajamäärä väheni 12 % vuodesta 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 37 %. Kehä I:n joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni verrattain vähän, Viikintiellä puolestaan matkustajamäärä laski selvästi. Koronaepidemian lisäksi Viikintien matkustajamäärin vaikutti Raide-Jokerin työmaa. Itäisen poikittaislinjan henkilöautoliikenteen matkustajamäärä pieneni 2,6 %. Henkilöautoliikenne väheni Viikintiellä, mutta jopa kasvoi hieman Kehä I:llä. Kymmenessä vuodessa itäisen poikittaislinjan joukkoliikenteen matkustajamäärä on vähentynyt 12 % ja henkilöautoissa matkustavien 0,7 %.



Poikittaisliikenteen syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen matkustajamäärä ja kulkutapaosuudet 2006–2020

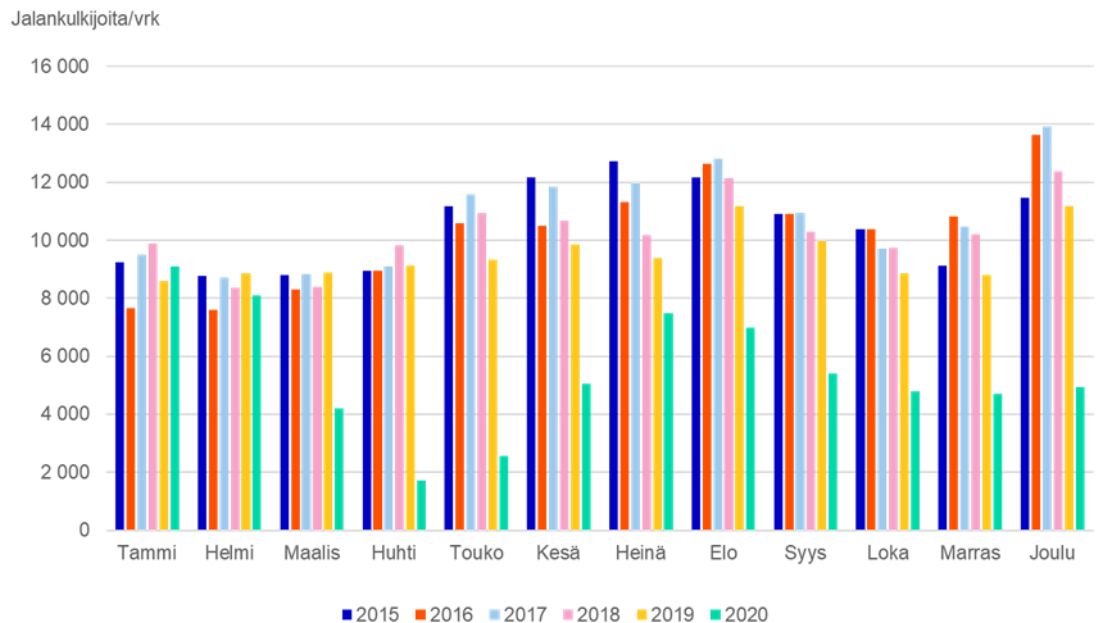
Koronaepidemia romahdutti jalankulkijamäärät keskustassa

Jalankulkijamääriä seurataan kesällä tehtävillä käsilaskennoilla sekä ympäri vuoden käytössä olevilla kahdeksalla laskentalaitteilla. Vuonna 2020 laskimista kuusi sijaitti keskustassa tai kantakaupungissa, yksi Malmilla ja yksi Itäkeskuksessa. Jatkuvien laskentatietojen avulla saadaan taustatietoa jalankulun ajallisista ja vuodenajan mukaisista vaihteluista. Vuoden 2020 jalankulkijamääriin vaikutti voimakkaasti koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset.

Jalankulku on selvästi vähemmän riippuvaista vuodenajasta kuin pyöräily. Perinteisesti joulukuu ja kesäkuukaudet ovat olleet vilkkaimpia kävelykuukausia ydinkeskustassa. Erityisesti elokuussa ulkomaisten turistien määrä on ollut suurimmillaan. Joulun ostoskausi on tuonut keskimääräistä enemmän jalan tapahtuvaa asiointia keskustaan. Vuonna 2020 jalankulkijamääriin vaikutti ennen kaikkea koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset. Yleistynyt etätyöskentely sekä rajoitukset laskivat erityisesti keskustan jalankulkijamääriä. Esikaupungeissa ja muualla kantakaupungissa jalankulkijoiden määrät saattoivat kuitenkin jopa kasvaa työskentelyn ja muun arkielämän siirryttyä voimakkaammin asuinalueille.

Aleksanterinkadun pisteen, joka mittaa jalankulkijamääriä kadun pohjoispuolella lähellä Mikonkadun kulmaa, ohitti 1,98 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2020. Määrä laski 43 % vuodesta 2019, jolloin jalankulkijoita oli yhteensä 3,47 miljoonaa. Jalankulkijamäärien vähenemiseen vaikutti ennen kaikkea koronaepidemia ja siihen liittyvät rajoitukset ja suositukset. Keskimäärin vuorokaudessa jalankulkijoita oli 5 400 vuonna 2020. Vuonna 2019 jalankulkijamäärä väheni edellisvuodesta 7 %, mihin vaikutti osaltaan kiinteistöremontti samalla katuosuudella. Vuonna 2019 jalankulkijoita oli vuorokaudessa keskimäärin 9 500. Aiempina vuosina 2015-2018 vuorokauden keskimääräinen jalankulkijamäärä on vaihdellut 10 300 ja 10 800 välillä.

Vuonna 2020 Aleksin vilkkain jalankulkukuukausi oli tammikuu, jolloin laskentapisteen ohitti keskimäärin 9 100 jalankulkijaa vuorokaudessa. Kuukausi oli edellisvuotista vilkkaampi. Helmikuu puolestaan oli aiempia vuosia hieman hiljaisempi. Jalankulkijamäärät romahtivat maaliskuussa alle puoleen vuoden 2019 luvuista koronaepidemian levittyä Suomeen täysimääräisesti ja rajoitustoimien astuttua voimaan. Huhtikuu oli vuoden hiljaisin kuukausi Aleksanterinkadulla, keskimäärin vain 1 700 jalankulkijaa vuorokaudessa, yli 80 % vähemmän kuin vuoden 2019 huhtikuussa. Jalankulkijamäärät elpyivät jonkin verran kesäkuukausiksi, mutta syksyn ja epidemian toisen aallon edetessä keskimääräiset vuorokauden luvut painuivat jälleen alle 5 000 jalankulkijaan.



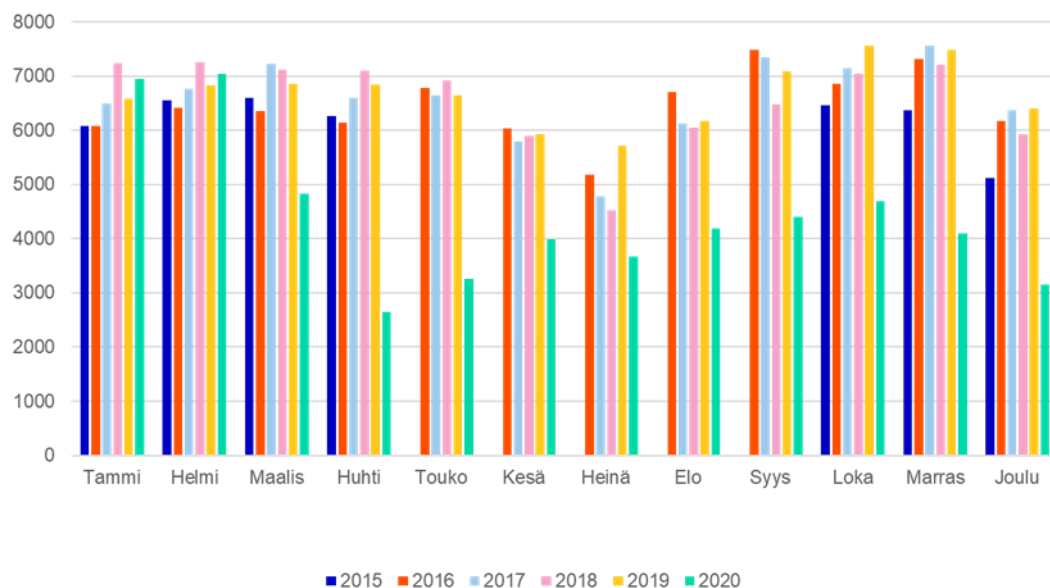
Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Aleksanterinkadun laskentapisteessä vuosina 2015-2020.

Malmin asemalla Kirkonkyläntien bussiterminalista junien laiturialueelle johtavan portaikon ylätasanteella sijaitsevan laskentapisteen laskentatulokset kuvaavat esikaupunkialueen asemanseudun jalankulkua sekä joukkoliikenteen käyttöä.

Vuonna 2020 pisteen ohitti yhteensä 1,61 miljoonaa jalankulkijaa, mikä oli 34 % vähemmän kuin vuonna 2019. Vuoden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa oli 4 400. Vuonna 2019 pisteen ohitti yhteensä 2,43 miljoonaa jalankulkijaa, keskimäärin 6 700 vuorokaudessa. Aiempi vuosina keskimääräinen jalankulkijamäärä on ollut 6 500-6 600 vuorokaudessa. Verrattuna kantakaupungin ja erityisesti Aleksanterinkadun laskentapisteen jalankulkijamäärien vuosikaumaan, Malmin tilanne on ollut normaalitilanteessa lähes päinvastainen: määrät ovat tippuneet loma-aikoina, kesäkuukausina sekä joulukuussa. Muina vuodenaikoina pisteen jalankulkijamäärien kuukausivaihtelu on ollut vähäisempää ja tuloksissa on painottunut arkiliikkuminen.

Vuonna 2020 vilkkain kuukausi Malmilla oli helmikuu, jolloin jalankulkijoita oli vuorokaudessa keskimäärin noin 7 000. Tammikuu ja helmikuu olivat edellisvuotta vilkkaampia. Jalankulkijamäärät laskivat maaliskuussa vajaalla kolmanneksella edellisvuodesta koronaepidemian vaikutuksesta. Alimmillaan Malmin aseman laskentapisteen määrät olivat huhtikuussa, noin 2 700 jalankulkijaa vuorokaudessa. Vähennys edellisen vuoden huhtikuuhun verrattuna oli reilu 60 %. Kesäkuukausina määrät lähenivät normaalia vähenemän ollessa noin kolmanneksen edellisvuoden kesä-, heinä- ja elokuusta. Loppuvuotta kohden ero normaaliin taas kasvoi, joulukuussa jalankulkijamäärä putosi jälleen alle 4 000 vuorokaudessa.

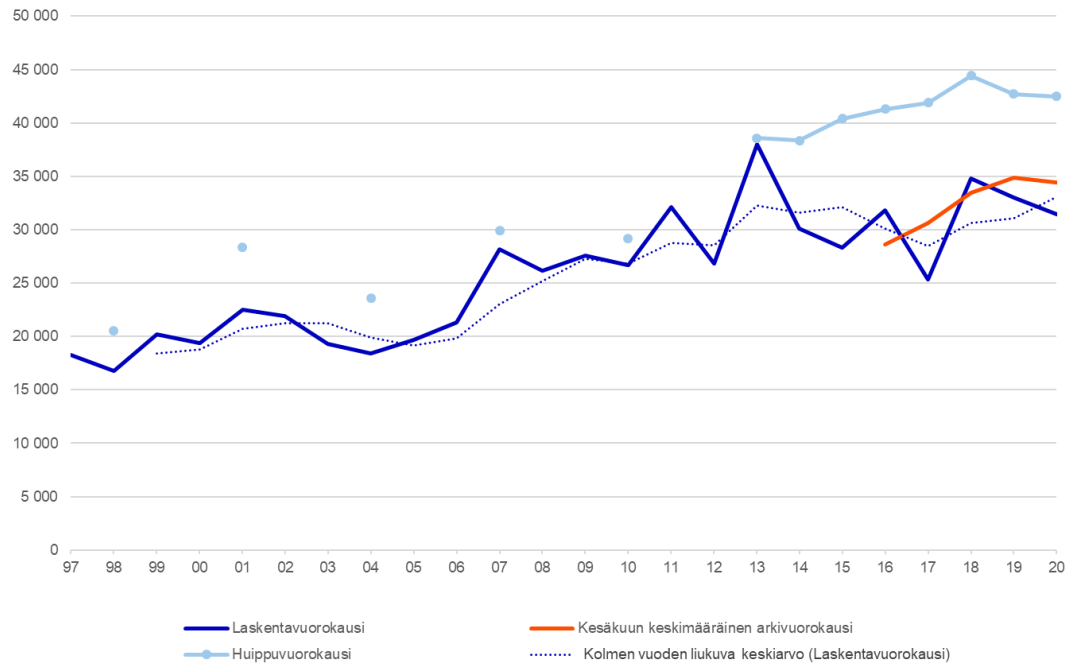
Jalankulkijoita/vrk



Kuukauden keskimääräinen jalankulkijamäärä vuorokaudessa Malmin aseman laskentapisteessä vuosina 2015–2020 (osa vuoden 2015 laskentatuloksista puuttuu Malmin aseman remontista johtuen)

Koko vuoden pyöräliikennemäärät kasvoivat koronavuonna

Niemen rajan ylitti kesäkuun 2020 käsilaskennoissa yhteensä 31 500 polkupyörää vuorokaudessa. Tämä oli 5 % vähemmän kuin kesäkuussa 2019, jolloin vastaava luku oli 33 000. Vuoden 2020 tuloksiin vaikuttivat koronaviruksesta aiheutuneet muutokset liikkumiseen. Vuodesta 2019 alkaen niemen rajan tuloksissa on hyödynnetty konetuloksia soveltuvien osien.



Pyöräliikennemäärä Helsingin niemen rajalla 1997–2020 kesäkuun arkivuorokauden käsinlaskennoissa laskentavuorokautena (ja kolmen vuoden liukuva keskiarvo), kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena sekä kesän huippuvuorokautena.

Käsinlaskennat tehdään vuosittain kesäkuussa arkipäivinä muutaman viikon aikana, minkä seurauksena sään vaikutus tuloksiin voi olla merkittävä. Vuoden 2020 laskentapäivien osalta sää oli pääosin poutainen ja sadetta osui vain muutamalle päivälle. Sään vaikutusta kesän laskentoihin poistetaan käyttämällä konelaskentapistteistä saatavia kertoimia.

Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma–pe) niemen rajan ylitti 34 400 pyörällä liikkujaa. Tulos on saatu kertomalla pisteen käsinlaskentatuloksen lähimmän konepisteen kesäkuun arkipäivien keskiarvon ja kyseessä olevan käsinlaskentapäivän konetuloksen suhteella. Kesäkuun keskimääräisen arkivuorokauden liikenne pieneni reilun prosentin vuodesta 2019, jolloin niemen rajan kesäkuun arkivuorokauden keskiarvo oli 34 900. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 42 500 pyörää, mikä oli vajaan prosentin vähemmän kuin huppuliikenne vuonna 2019. Huippuvuorokauden luku kuvaa pyörän käyttäjien mahdollisen enimmäismäärän kyseisenä arkivuorokautena sään ollessa hyvä. Huppuvuorokauden luku on laskettu vuodesta 2019 alkaen kertomalla pisteen käsinlaskentatuloksen lähimmän konepisteen touko-elokuun viiden korkeimman arkivuorokauden keskiarvon ja kyseessä olevan käsinlaskentapäivän konetuloksen suhteella. Aiemmin huppuvuorokausi laskettiin Eläintarhan ja Hesperian puiston konepisteiden touko-elokuun viiden korkeimman arkivuorokauden keskiarvon mukaan.

Niemen rajan ylittävä pyöräliikenne oli laskentavuorokautena vilkkainta Lauttasaaren sillalla, jossa kulki 6 300 pyörää. Sillan laskennallinen huppuliikenne oli 7 900 pyörää vuorokaudessa. Lauttasaaren sillan pyörämäärin on vaikuttanut vuodesta 2018 alkaen työmaat: ensin loppuvuodesta

2018 Porkkalankadulla alkanut putkityömaa ja loppukesästä 2019 alkanut siltaremontti. Siltatyömaa sulki ensin sillan pohjoispuolen pyöräliikenteeltä, työmaan puoli vaihtui kesäkuussa 2020 ja liikenne siirtyi pohjoispuolelle. Toiseksi vilkkain piste oli Pitkäsilta, jonka ylitti laskenta-vuorokautena 5 100 pyörää, keskimääräisenä kesäkuun arkipäivänä pyöräilijöitä oli 5 600 ja huippuvuorokautena 6 900 pyörää. Kolmanneksi vilkkain piste oli Hesperian puisto Oopperan takapuolella Töölönlahdella. Sateisena laskentapäivänä havaittu pyörämäärä oli alhainen, 4 200, kun laskennallisena kesäkuun arkivuorokautena luku olisi 5 600 ja huippuvuorokauden liikenne-määrä 7 000. Selkeä muutos on tapahtunut Mechelininkadulla, jossa pyöräilijät ovat löytäneet vuonna 2019 uudistuneen kadun pyöräkaistat. Kadun pyöräilijämäärät ovat kasvaneet aiemmasta noin 300:sta 1 400 pyöräilijään vuorokaudessa vuonna 2020.

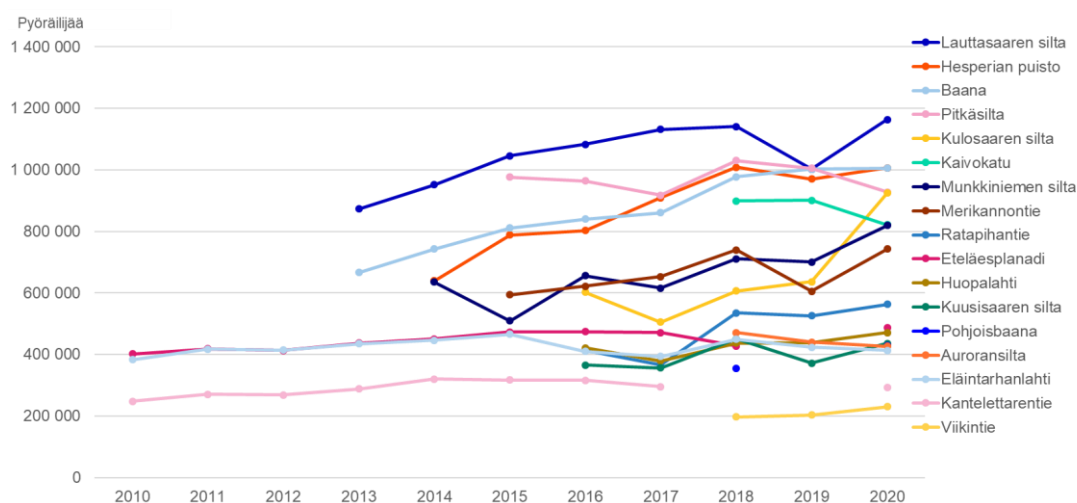
Kantakaupungin rajan ylittävää pyöräliikennettä seurataan kesäkuussa yhden arkipäivän käsinlaskentoina klo 7-19 joka kolmas vuosi. Kantakaupungin rajan pyöräliikenne laskettiin viimeksi vuonna 2019.

Helsingin pyöräliikennettä seurataan käsilaskentojen lisäksi yhteensä 22 konelaskentapistellä. Vuonna 2020 tietoja saatiin koko vuoden ajalta 19:stä laskimesta. Jatkuvista laskimista Lauttasaarensillalla laskimet olivat vuorotellen pois käytöstä sillan peruskorjauksen siirtäessä liikenteen puolelta toiselle. Lauttasaaren sillan liikenne palautui normaaliksi joulukuun alussa, josta asti molemmat laskimet ovat olleet toiminnassa. Kannelmäessä laskenta saatiin käyntiin helmikuussa, mutta alkuvuoden luvut on arvioitu muiden laskinten avulla. Kehä I laskentapisteen osalta tietoja on kerätty vain kesäkuukausilta, mutta vuodelta 2020 tietoja ei ole lainkaan saatavilla.

Koko vuoden yhteenlaskettujen pyöräliikennemäärien osalta koronavuonna 2020 automaattisissa laskentapisteeissä havaittiin selvästi enemmän pyöräilijöitä kuin vuonna 2019. Miljoonan pyöräilijän raja ylittyi kolmella laskentapistellä: Lauttasaaren sillalla, Baanalla sekä Hesperian puistossa. Pyöräliikenteen määrä kasvoi edellisvuodesta suurimmassa osassa pisteitä, joissa tietoja oli saatavilla molemmilta vuosilta. Kasvua oli nähtävissä erityisesti myös virkistys-reitteinä toimivissa pisteissä. Keskustan tuntumassa pyörämäärät kasvoivat vähemmän tai pieneneivät edellisvuodesta. Koko vuoden pyöräliikenne kasvoi erityisesti Kulosaaren sillalla (+45 %), Merikannontielle (+23 %) Kuusisaarella (+17 %) ja työmaasta huolimatta myös Lauttasaaren sillalla (+16 %). Pyöräliikenne kuitenkin väheni Kaivokadulla (-9 %), Pitkäsillalla (-8 %), Auroran sillalla (-3 %) sekä Eläintarhanlahdella (-2 %).

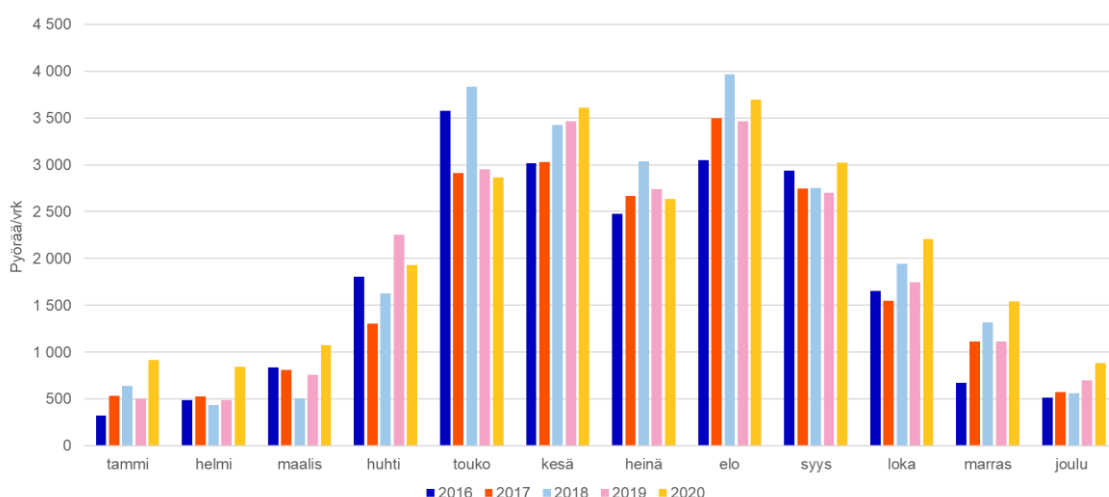
Vuonna 2020 vilkkain automaattilaskentapiste oli Lauttasaaren silta, jossa kesän arkivuorokauden keskimääräinen pyöräliikennemäärä oli 5 500. Erittäin vilkkaita reittejä olivat myös Hesperian puisto ja Baana, joissa kesän arkivuorokauden pyöräliikennemäärät olivat 5 100 ja 4 800. Suurimmassa osassa pisteitä vuoden vilkkain pyöräilypäivä oli elokuussa.

Automaattilaskentapisteeissä (yhteensä 11 laskimessa 9 pisteessä, jotka ovat olleet toiminnassa vähintään vuoden 2017 alusta) vuoden 2020 aikana havaittujen pyöräilijöiden määrä kasvoi 7 % edellisvuodesta. Toiminnalliseksi tavoitteeksi asetettu pyöräliikenteen määrien kasvu (automaattilaskentapisteeissä pyörämäärät kasvavat kolmen edellisen vuoden keskiarvosta) toteutui: Havaittujen pyöräilijöiden määrä kasvoi 6,5 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon nähden.



Pyöräiliikenteen määrät konelaskentapisteissä vuosina 2010–2020

Talvi 2019-2020 oli lauha ja lumeton. Alkuvuosi 2020 oli ennätysellinen pyöräiliikenteen osalta ja pyöräliikennemäärät olivat tammi-helmikuussa useita kymmeniä prosentteja edellisvuotta suurempia ja myös maaliskuu edellisvuotta selvästi vilkkaampi. Koronavirusepidemiaan liittyvien rajoitusten alettua pyöräiliikenteen määrät laskivat edellisvuotta alemmalle tasolle huhti-toukokuussa. Pyöräily oli kuitenkin suosittu vapaa-ajanviettotapa rajoituskeväänä ja tämä näkyi viikonloppujen pyörämäärien kasvuna edellisvuosiin nähden. Kesän pyöräliikenne oli melko keskimääräisellä tasolla. Kesäkuu ja elokuu olivat hieman edellisvuotta vilkkaampia, heinäkuu puolestaan hieman hiljaisempi. Syksy oli lämmin ja alkutalvi lauha ja lumeton. Pyöräilyysky jatkui aiempia vuosi vilkkaampana kaikkina kuukausina vuoden loppuun saakka.



Kuukauden keskimääräinen vuorokausiliikenne vuosina 2016–2020 (laskettu 11 konelaskentapisteen keskiarvona), pyöräitä/vrk

Autoliikenteen määrät laskivat kaikilla laskentalinjoilla

Helsingin moottoriajoneuvoliikenteen kehitystä seurataan neljällä kehämäisellä ja yhdellä poikittaislaskentalinjalla. Laskentalinjoilla mitataan Helsingin niemen rajan, kantakaupungin rajan, kaupungin nykyisen sekä vuoden 2008 mukaisen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenteen määrä. Poikittaislaskentalinjalla mitataan itä-länsisuuntaisen liikenteen määrä keskuspuiston käytävän kohdalla. Laskentalinjat kattavat kaikki säteittäiset ja poikittaiset pääväylät. Näitä säännöllisesti mitattavia liikenteen kehityksen seurantapisteitä kutsutaan kehälaskentapisteiksi. Yhteensä kehälaskentapisteitä on 55. Liikennesuunnittelun tarpeita varten tehdään mittauksia myös muissa pisteissä, mutta jokavuotista seurantaan niistä ei tehdä.

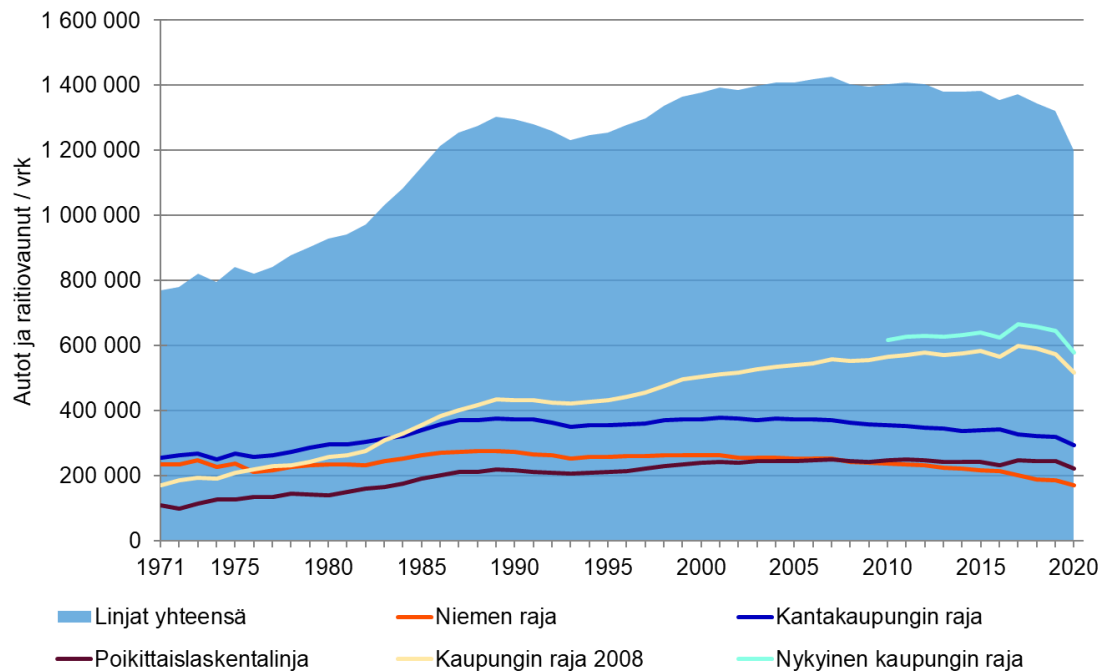
Kehälaskennat tehdään vuosittain syys-lokakuussa arkipäivisin maanantain ja torstain välillä. Saatavat tulokset kuvaavat syksyn keskimääristä arkivuorokausiliikennettä. Perjantain liikennemääriä ei ole liikenteen kehityksen seurannassa käytetty, koska perjantain liikennemäärät ovat aikaisemmin eronneet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

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

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

Vuonna 2020 liikkumiseen ja myös autoliikenteen määriin vaikutti selvästi koronaepidemian myötä muuttuneet elämäntavat ja liikkumistarpeet. Vuoden 2020 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 169 000, kantakaupungin rajan 293 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 517 000 ja poikittaislinjan 221 000 autoa ja raitiovaunua. Verrattuna edelliseen vuoteen liikennemäärät laskivat kaikilla laskentalinjoilla erityisesti koronaepidemian vaikutuksista johtuen. Kehälaskentojen toteutusaikana syys-lokakuussa epidemiatilanne oli kuitenkin kevääseen ja loppuvuoteen verrattuna rauhallisempi, minkä myötä myös vuoden 2020 autoliikenteen kehätulokset ovat kohtalaisen lähellä vuoden 2019 tasoa. Vuoden 2019 tuloksia korjattiin sekä niemen rajan että kaupungin rajan osalta. Niemen rajan vuoden 2019 korjattu liikennemäärä oli 187 000 ja kaupungin nykyisen rajan 645 000 ja kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 573 000.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana niemen rajan autoliikenteen määrät ovat pudonneet yhteensä 29 %. Viimeisen viiden vuoden aikana laskua on ollut puolestaan 22 %. Kantakaupungin rajan autoliikenne on vähentynyt kymmenessä vuodessa 17 % ja viidessä vuodessa 14 %. Kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan ylittävä autoliikenne laski nyt kymmenen vuoden takaiseen verrattuna 9 % ja viiden vuoden takaiseen verrattuna 11 %. Kaupungin rajan liikennemäärät ovat yleisesti olleet loivassa kasvussa ennen vuoden 2020 poikkeuksellista liikennetilannetta. Myös yleisesti tasaisena pysyneet poikittaislaskentalinjan liikennemäärät laskivat nyt kymmenen vuoden takaiseen verrattuna noin 10 %. Verrattuna viiden vuoden takaiseen poikittaislinjan liikennemäärät laskivat 9 %. Kaikki laskentalinjat yhteenlaskettuna autoliikenteen määrä syksyllä 2020 oli 14 % pienempi kuin vuonna 2010. Viiden vuoden takaisesta linjojen yhteenlaskettu autoliikennemäärä laski 13 %. Verrattuna edelliseen vuoteen autoliikenteen yhteenlaskettu määrä tippui 9 %.



Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys laskentalinjoilla, kaupunginrajalle vielä päivitys

Moottoriajoneuvoliikenteen syksyn vuorokausiliikenteen muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana.

Laskentalinja	Muutos 2010–2020 (abs.)	Muutos 2010–2020 (%)	Muutos 2015–2020 (abs.)	Muutos 2015–2020 (%)	Muutos 2019–2020 (abs.)	Muutos 2019–2020 (%)
Niemen raja	-68 421	-29 %	-47 698	-22 %	-17 246	-9 %
Kantakaupungin raja	-61 406	-17 %	-47 603	-14 %	-26 304	-8 %
Kaupungin raja 2008	-48 493	-9 %	-65 997	-11 %	-55 809	-10 %
Kaupungin nykyinen raja	-39 208	-6 %	-63 030	-10 %	-67 180	-10 %
Poikittaislinja	-25 218	-10 %	-21 185	-9 %	-22 565	-9 %
Linjat yhteensä	-203 538	-14 %	-182 483	-13 %	-121 924	-9 %

Niemen rajan autoliikenne väheni kaikilla sektoreilla

Helsingin niemen rajan ylittävä moottoriajoneuvoliikenne on vähentynyt 1980-luvun huippuvuodesta selvästi, vajaan kolmanneksen. Vähennemää on tapahtunut kaikilla sektoreilla, mutta voimakkaainta se on ollut Töölön ja Hakaniemen sektoreilla. Länsimetron avaamisen jälkeen vuonna 2018 myös Lauttasaaren sektorin autoliikennemäärissä on havaittavissa laskua. Vuonna 2020 myös koronaepidemian myötä muuttunut liikkuminen laski autoliikenteen määriä kaikilla niemen rajan sektoreilla. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Lauttasaaren sektorilla autoliikenne on vähentynyt 24 %, Töölön sektorilla 30% ja Hakaniemen sektorilla 33 %.

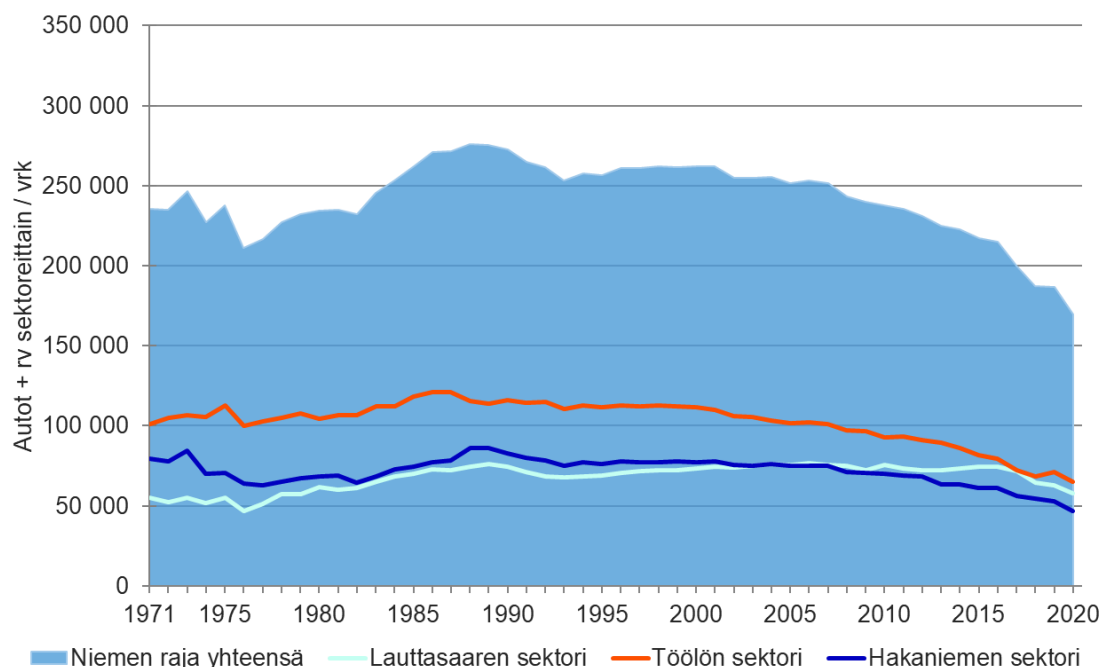
Töölön sektori tarkoittaa poikkileikkausta, joka kulkee Merikannontien, Mechelininkadun, Runeberginkadun, Töölönkadun ja Mannerheimintien yli Hesperiankatujen kohdalla. Lauttasaaren sektori tarkoittaa liikennemäärien summaa Lauttasaaren ja Lapinlahden silloilla. Hakaniemen sektori tarkoittaa Pitkäsillan ja Hakaniemen sillan yhteenlaskettua liikennemäärää.

Vuonna 2019 nimen rajalla käynnistyi kaksi suurta työmaata, Lauttasaarensillan peruskorjaus sekä Hämeentien uudistaminen. Näistä molemmat valmistuivat vuoden 2020 lopun tienoilla.

Lauttasaaren sillan työmaan aikana sillan autoliikenteen määrät laskivat vuonna 2019 lähes 16 % vuoteen 2018 verrattuna. Vuonna 2020 liikennemäärät pysyivät Lauttasaaren sillalla alhaisina, ja laskua tapahtui 5 % edelliseen vuoteen verrattuna. Epidemiatilanteen myötä liikennemäärät laskivat myös Lapinlahden sillalla 9 % vuoteen 2019 verrattuna.

Töölön sektorilla liikennemäärät laskivat kaikilla laskentapistellä lukuun ottamatta Mechelininkatua, jonka kohdalla liikennemäärät kasvoivat 7 %. Kasvu johtui mahdollisesti siitä, että liikennemäärät olivat Mechelininkadulla vuonna 2019 vielä poikkeuksellisen alhaiset vasta valmistuneen Mechelininkadun remontin jälkeen. Vuoden 2019 syksyllä Pohjoisen Rautatiekadun ja Porkkalan kadun välillä ollut työmaa on myös mahdollisesti vaikuttanut vuoden 2019 Mechelininkadun tulokseen alentavasti. Liikennemäärät pysyivät kasvusta huolimatta kuitenkin selkeästi alhaisempina verrattuna tilanteeseen, joka oli ennen kadun peruskorjausta.

Hakaniemen sektorilla liikennemäärät laskivat vuonna 2020 sekä Pitkälläsillalla (-15 %) että Hakaniemen sillalla (-8 %) vuoteen 2019 verrattuna. Hämeentien työmaan alkamisen yhteydessä vuonna 2019 katu suljettiin pysyvästi läpiajavalta henkilöautoliikenteeltä ja ohjattiin muille reiteille, erityisesti Sörnäisten rantatielle.



Moottorijoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys niemen rajalla

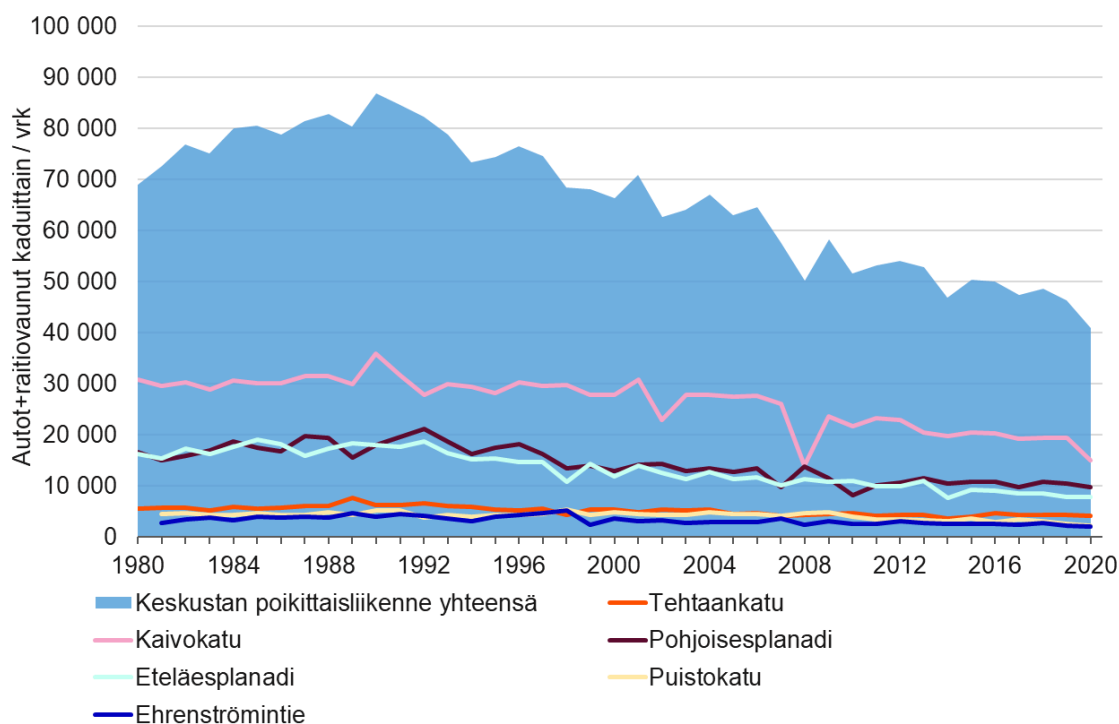
Moottoriajoneuvoliikenteen vuorokausiliikennemäärien muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana niemen rajalla

Laskentasektori	Muutos 2010–2020 (abs.)	Muutos 2010–2020 (%)	Muutos 2015–2020 (abs.)	Muutos 2015–2020 (%)	Muutos 2019–2020 (abs.)	Muutos 2019–2020 (%)
Lauttasaaren sektori	-17 728	-24 %	-16 610	-22 %	-5 028	-8 %
Töölön sektori	-27 721	-30 %	-16 859	-21 %	-6 495	-9 %
Hakaniemen sektori	-22 972	-33 %	-14 229	-23 %	-5 723	-11 %
Niemen raja yhteensä	-68 421	-29 %	-47 698	-22 %	-17 246	-9 %

Keskustan poikittainen autoliikenne väheni erityisesti Kaivokadulla

Keskustan poikittainen moottoriajoneuvoliikenne on ollut tasaisessa laskussa aina 90-luvun alusta lähtien. Vuoteen 2010 verrattuna liikennemäärät ovat pudonneet linjalla yhteensä 21 %. Vuoden 1990 huippuarvon jälkeen määrät ovat pudonneet noin puoleen. Suhteellisesti eniten laskua verrattuna kymmenen vuoden takaiseen on Puistokadulla (-43 %), Kaivokadulla (-31%) sekä Eteläesplanadilla (-29 %).

Edellisvuoteen verrattuna keskustan poikittaisliikenteen määrät laskivat vuonna 2020 lähes kaikilla pisteillä. Eniten laskua oli keskustan poikittaislinjan vilkkaimmalla kadulla Kaivokadulla, jossa liikennemäärät laskivat 22 % verrattuna vuoden 2019 tulokseen. Voimakkaan laskun syynä oli todennäköisesti epidemiatilanteen vaikutukset ydinkeskustan liikkumiseen. Keskustan poikittaisen laskentalinjan pisteistä liikennemäärien arvioitiin kasvaneen edeltävään vuoteen verrattuna hiekan (2 %) vain Eteläesplanadilla.



Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys

Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen vuorokausiliikennemäärien muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana

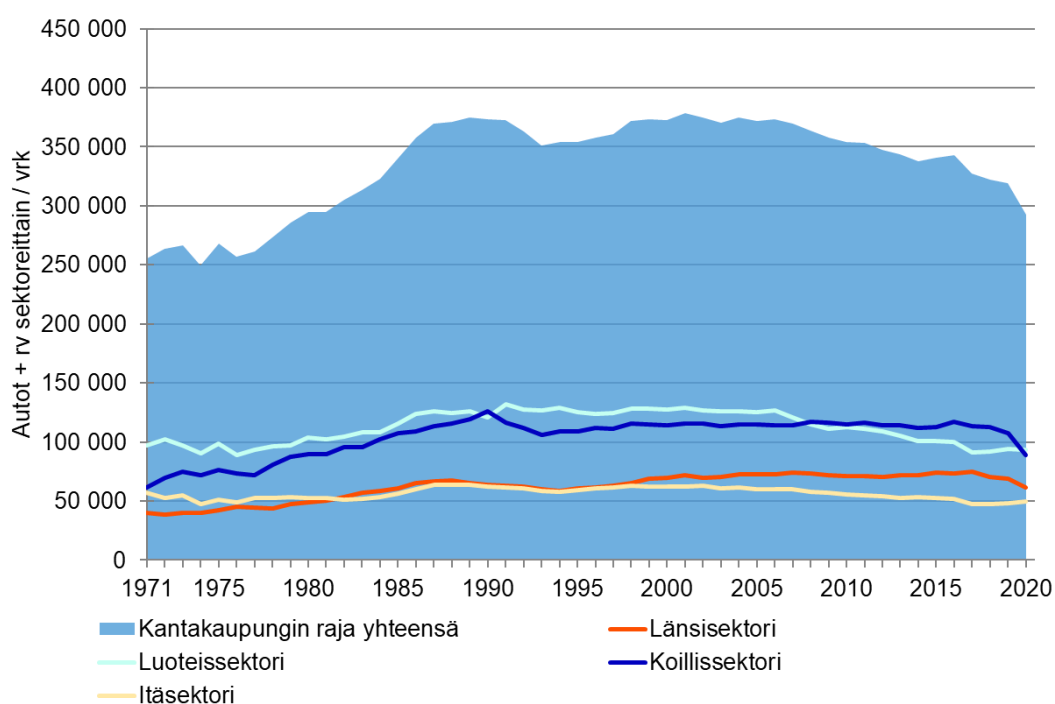
Katu	Muutos 2010–2020 (abs.)	Muutos 2010–2020 (%)	Muutos 2015–2020 (abs.)	Muutos 2015–2020 (%)	Muutos 2019–2020 (abs.)	Muutos 2019–2020 (%)
Kaivokatu	-6 649	-31 %	-5 441	-27 %	-4 324	-22 %
Pohjoisesplanadi	+1 606	+20 %	-1 184	-11 %	-832	-8 %
Eteläesplanadi	-3 126	-29 %	-1 283	-14 %	+116	+2 %
Tehtaankatu	-505	-11 %	+214	+6 %	-82	-2 %
Puistokatu	-1 698	-43 %	-1 339	-38 %	-338	-13 %
Ehrenströmintie	-398	-16 %	-504	-20 %	-35	-2 %
Keskustan poikittaisliikenne yhteensä	-10 770	-21 %	-9 537	-19 %	-5 495	-12 %

Kantakaupungin rajan autoliikenteen virrat muuttuivat erityisesti Pasilassa

Moottoriajoneuvoliikenteen määrä on vähentynyt selvästi kantakaupungin rajalla 2000-luvun alkuvuosista. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna eniten laskua tapahtui nyt koillis sektorilla (Ratapihantie–Mäkelänkatu–Hämeentien silta–Hermannin rantatie), jossa liikennemäärät tippuivat noin 26 300:lla (-23 %). Laskua on tasaisesti ollut myös erityisesti luoteis sektorilla (Meilahden silta–Munkkiniemen silta–Mannerheimintie–Ilmalankatu–Veturitie), jossa liikennemäärät laskevat nyt kymmenen vuoden takaiseen 17 %.

Liikenteellisesti suurimmat muutokset kantakaupungin rajan vuoden 2020 tuloksissa tapahtuivat Pasilassa, jossa aukesi vuoden 2019 lokakuussa Teollisuuskadun tunneli ja Veturitien uusi osuus. Muutoksen myötä liikennemäärät kasvoivat vuonna 2020 syksyn 2019 tulokseen verrattuna Veturitien laskentapisteessä 5700 autolla (+30 %). Liikennemäärät laskivat puolestaan Ratapihantiellä 7600 autolla (-30 %) vuoden 2019 tulokseen verrattuna. Kokonaisuudessaan luoteissektorilla liikennemäärät laskivat vuoden takaiseen verrattuna prosentoin ja koilliselle sektorilla -18 %. Koilliselle sektorin liikennemäärien tippuminen johtui erityisesti Ratapihantien, mutta myös Mäkeläntien (-20 %) liikennemäärien vähenemisestä.

Kantakaupungin sektoreista liikennemäärät kasvoivat vuodesta 2019 hieman itäsektorilla eli Kuloaaren sillalla (+1000 autoa, +2 %). Länsisektorilla eli Länsiväylällä liikennemäärät laskivat 7400 autolla (-11 %).



Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kantakaupungin rajalla

Kantakaupungin rajan moottoriajoneuvoliikenteen vuorokausimäärien muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana

Laskentasektori	Muutos 2010–2020 (abs.)	Muutos 2010–2020 (%)	Muutos 2015–2020 (abs.)	Muutos 2015–2020 (%)	Muutos 2019–2020 (abs.)	Muutos 2019–2020 (%)
Länsisektori	-9 358	-13 %	-12 309	-17 %	-7 364	-11 %
Luoteissektori	-19 337	-17 %	-8 047	-8 %	-908	-1 %
Koillissektori	-26 325	-23 %	-24 349	-22 %	-19 034	-18 %
Itäsektori	-6 386	-11 %	-2 898	-6 %	+1 002	+2 %
Kantakaupungin raja yhteensä	-61 406	-17 %	-47 603	-14 %	-26 304	-8 %

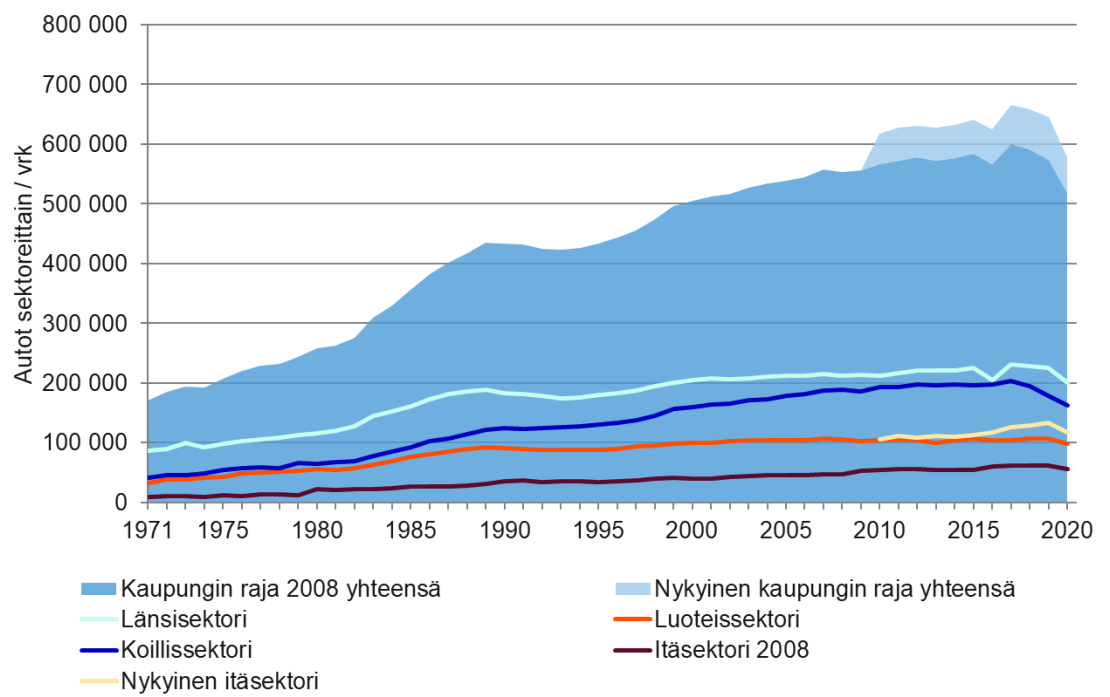
Autoliikennemäärät laskivat kaupungin rajalla

Kantakaupungin rajan autoliikennemäärät ovat yleisesti tarkasteltuna kasvaneet tasaisesti laskentalinjan seurantahistorian aikana. Useimpien sektorien kohdalla kasvu on viimeisen vuosikymmenen aikana kuitenkin loiventunut. Vuonna 2020 liikennemäärien lasku oli poikkeuksellisen vuoden seurauksena myös hieman suurempi verrattuna edeltävään vuoteen kuin millään muulla laskentalinjalla. Laskua tapahtui linjan kaikilla sektoreilla. Vuoden 2008 mukaisen kaupungin rajan lisäksi vuosittain seurataan uutta kaupungin rajaa, joka syntyi, kun Östersundom liitettiin osaksi Helsinkiä vuonna 2009.

Vuoden 2020 tulosten osalta liikennemäärien tilastointapaa muutettiin hieman Tuusulanväylän sekä Porvoon moottoritien osalta. Porvoon moottoritien osalta tuloksia päivitettiin myös takautuvasti vuosille 2016-2019.

Kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan vuorokauden liikennemäärä on laskenut vuodesta 2010 noin 48 500 moottoriajoneuvolla. Pudotus kymmenessä vuodessa on ollut suurinta koillis sektorilla (Tuusulanväylän ja Lahdenväylän välinen käytävä), jossa vuorokauden liikennemäärä on laskenut noin 30 800 ajoneuvolla (-16 %). Espoon rajalla länsisektorilla (Länsiväylä-Otaniemen silta-Turunväylä-Turuntie-Kehä I) liikennemäärät ovat viimeisen vuosikymmenen aikana olleet maltillisessa kasvussa, kunnes määrät kääntyivät loivaan laskuun vuonna 2018 Länsimetron avaamisen ja vuonna 2019 tehdyn joukkoliikenteen lippu- ja vyöhykeuudistuksen myötä. Kymmenen vuoden takaiseen verrattuna länsisektorin liikennemäärät laskivat vuonna 2020 6 %. Nykyisen kaupungin rajan mukaisella itäsektorilla moottoriajoneuvoliikenteen määrät ovat kasvaneet kymmenen vuoden aikana sektoreista eniten, mutta vuonna 2020 kasvu muuttui laskuksi. Vuonna 2020 liikennemäärät uudella itäsektorilla olivat kuitenkin vielä 10 700 ajoneuvoa suuremmat kuin vuonna 2010.

Vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärien lasku kaupungin rajalla oli suhteellisesti suurinta nykyisen kaupunginrajan mukaisella itäsektorilla (-16 800, -13 %). Liikennemäärien absoluuttinen lasku oli puolesta suurinta länsisektorilla, jossa vuorokauden liikennemäärä laski 25 700 autolla (-11 %) vuodentakaiseen verrattuna. Koillis sektorilla liikennemäärät laskivat 16 300 autolla (-9 %) ja vuoden 2008 mukaisella itäsektorilla (Porvoon moottoritie- Länsimäentie-Itäväylä) 5400 (-9 %). Luoteissektorilla (Vihdintie-Malminkartanontie-Hämeenlinnan väylä) liikennemäärät laskivat 8300:lla (-8 %).



Moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys kaupungin rajalla

Moottoriajoneuvoliikenteen vuorokausiliikennemäärien muutokset kaupungin rajalla viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana

Laskentasektori	Muutos 2010–2020 (abs.)	Muutos 2010–2020 (%)	Muutos 2015–2020 (abs.)	Muutos 2015–2020 (%)	Muutos 2019–2020 (abs.)	Muutos 2019–2020 (%)
Länsisektori	-12 857	-6 %	-25 516	-11 %	-25 719	-11 %
Luoteissektori	-6 276	-6 %	-8 833	-8 %	-8 333	-8 %
Koillissektori	-30 811	-16 %	-33 392	-17 %	-16 316	-9 %
Itäsektori 2008	+1 451	+3 %	+1 744	+3 %	-5 441	-9 %
Nykyinen itäsektori	+10 736	+10 %	+4 711	+4 %	-16 812	-13 %
Kaupungin raja 2008 yhteensä	-48 493	-9 %	-65 997	-11 %	-55 809	-10 %
Uusi kaupungin raja	-39 208	-6 %	-63 030	-10 %	-67 180	-10 %

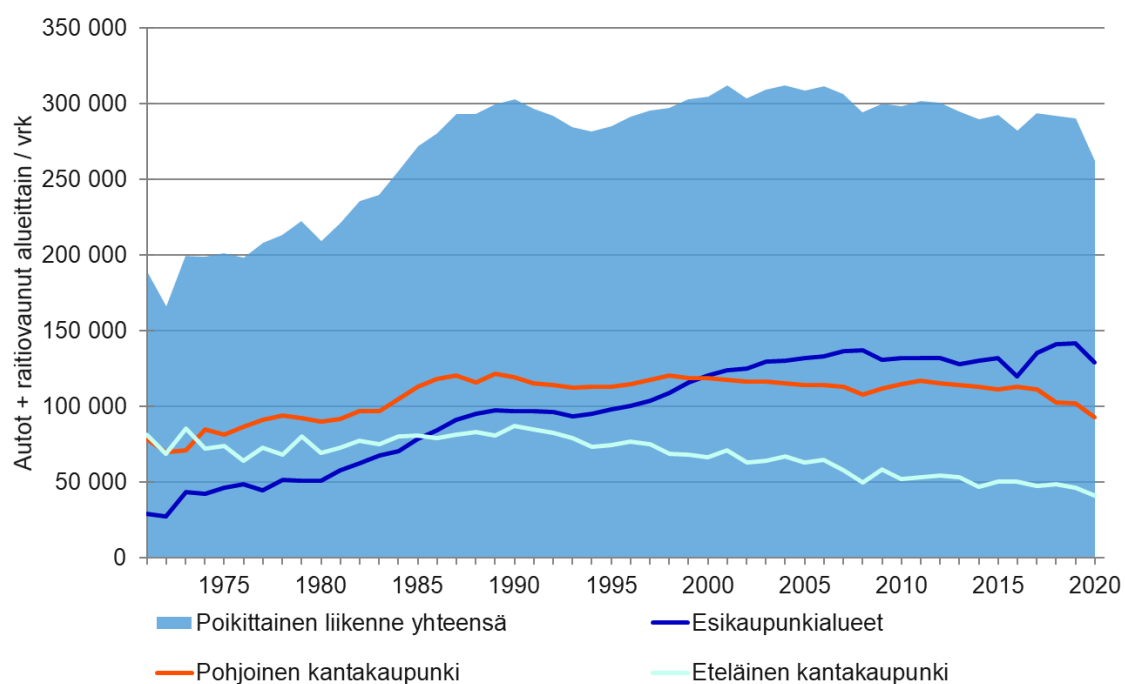
Poikittaislinjan autoliikennemäärät laskivat koko linjalla

Poikittaisen moottoriajoneuvoliikenteen yhteenlasketut määrät ovat olleet loivassa laskussa vuosituhannen alun jälkeen. Viimeisen kymmenen vuoden aikana määrät ovat vähentyneet suhteellisesti erityisesti eteläisessä kantakaupungissa (-21 %), mutta myös pohjoisessa kantakaupungissa (-19 %). Esikaupunkialueiden osalta lasku oli pienintä, -2 % vuoteen 2010 verrattuna.

Vuoteen 2019 verrattuna liikennemäärät laskivat 9 % esikaupunkialueen pisteiden (Kehä I–Pirkkolantie–Metsäläntie) osalta. Tulokseen vaikutti erityisesti Kehä I:n liikennemäärien lasku (-11 000, -9 %). Raide-Jokerin työmaasta johtuen autoliikenteen määrät laskivat Pirkkolantien pisteessä merkittävästi vuonna 2019 (-48 %) verrattuna vuoteen 2018. Määrät laskivat edelleen vuonna 2020 noin 300 autolla. Myös Metsäläntiellä liikennemäärät laskivat 12 % vuoteen 2019 verrattuna.

Pohjoisen kantakaupungin osalta (Hakamäentie–Nordenskiöldinkatu–Helsinginkatu) moottoriajoneuvoliikenteen määrä laski 9 % vuoteen 2019 verrattuna. Vuoden aikana lasku oli suurinta Helsinginkadulla (-12 %) sekä Hakamäentiellä (-11 %). Vuoden 2018 aikana remontoitulla Nordenskiöldinkadulla lasku oli 4 % vuoteen 2019 verrattuna.

Eteläisen kantakaupungin (Kaivokatu–Pohjoisesplanadi–Eteläesplanadi–Tehtaankatu–Puistokatu–Ehrenströmintie) osalta liikennemäärät laskivat vuodentakaiseen verrattuna suhteellisesti eniten, 12 %. Eteläisen kantakaupungin laskentapisteen kehityksestä on kirjoitettu enemmän keskustan poikittaisliikenteen kappaleessa sivuilla 21–22.



Poikittaislaskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen pitkän aikavälin kehitys

Poikittaislaskentalinjan moottoriajoneuvoliikenteen vuorokausiliikennemäärien muutokset viimeisen kymmenen, viiden ja yhden vuoden aikana

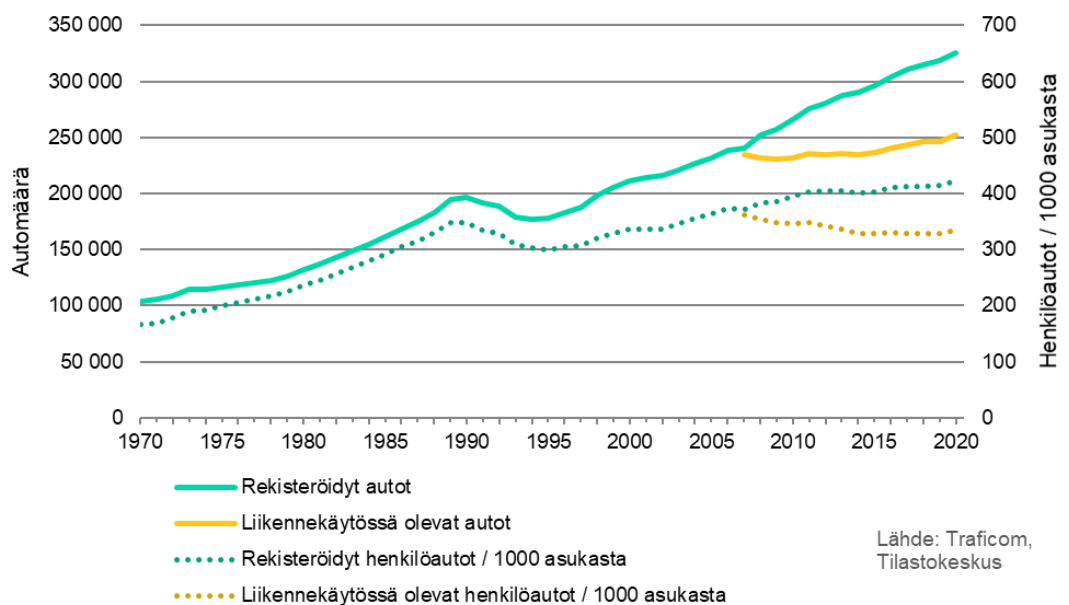
Laskentasektori	Muutos 2010–2020 (abs.)	Muutos 2010–2020 (%)	Muutos 2015–2020 (abs.)	Muutos 2010–2020 (%)	Muutos 2019–2020 (abs.)	Muutos 2019–2020 (%)
Esikaupunkialueet	-2 889	-2 %	-2 789	-2 %	-13 097	-9 %
Pohjoinen kantakaupunki	-22 329	-19 %	-18 396	-17 %	-9 468	-9 %
Eteläinen kantakaupunki	-10 770	-21 %	-9 537	-19 %	-5 495	-12 %
Poikittainen liikenne yhteensä	-35 988	-12 %	-30 722	-10 %	-28 060	-10 %

Autokannan kehitys Helsingissä

Traficom ajoneuvokannan tilastojen mukaan vuoden 2020 lopussa Helsingissä oli rekisteröity noin 325 500 autoa, joista liikennekäytössä oli 252 100. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 6900:lla ja liikennekäytössä olevien noin 5300:lla. Viimeisen viiden vuoden aikana rekisteröityjen autojen määrä on lisääntynyt 29 600:lla ja liikennekäytössä olevien määrä 15 600 autolla. Verrattuna aikaisempien lähivuosien kehitykseen, sekä rekisteröityjen että liikennekäytössä olevien autojen määrät kasvoivat vuonna 2020 tavallista enemmän. Syynä poikkeuksellisen suurelle autokannan kasvulle on todennäköisesti koronaepidemian aiheuttamat muuttuneet liikkumistarpeet.

Vuonna 2020 henkilöautoja oli Helsingissä rekisterissä 276 900 ja liikennekäytössä 219 300. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohden (eli henkilöautotiheys) oli Helsingissä vuoden 2020 lopussa 422. Henkilöautotiheys kasvoi nyt 1,47 % edellisestä vuodesta, kun vastaava muutos vuosien 2018 ja 2019 välillä oli 0,52 %. Vuonna 2020 Helsingissä oli liikennekäytössä 334 henkilöautoa 1 000 asukasta kohden. Määrä kasvoi edellisestä vuodesta 1,73 %. Aikaisempina vuosina luku on säilynyt lähes samana tai jopa laskenut, joten kasvu oli vuonna 2020 kohtalaisen suuri. Verrattuna viiden vuoden takaiseen, rekisteröityjen henkilöautojen tiheys kasvoi 4,45 % ja liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys kasvoi 1,71 %.

Pääkaupunkiseudun muihin kuntiin ja koko Suomeen verrattuna Helsingin liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä asukasluukuun suhteutettuna on edelleen alhainen. Muissa pääkaupunkiseudun kunnissa liikennekäytössä oli 441 henkilöautoa 1000 asukasta kohden (Espoo, Kauniainen ja Vantaa). Manner-Suomen keskiarvo oli 499 henkilöautoa 1000 asukasta kohden. Ajoneuvokannan tiheydet on laskettu Tilastokeskuksen väestö 31.12. -tietojen pohjalta.



Helsingissä rekisteröidyt ja liikennekäytössä olevat autot sekä henkilöautotiheys (1970-2020)

Kuvailulehti

Tekijät	Eeva Kostainen, Katja Moilanen
Nimike	Liikenteen kehitys Helsingissä 2020
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisu
Sarjanumero	2021:13
Julkaisuaika	05:2021
Sivuja	33
ISBN	978-952-331-944-8
ISSN	2489-4230 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi, ruotsi, englanti

Tiivistelmä:

Koronan aiheuttamat muutokset liikkumisessa vaikuttivat merkittävästi niemen rajan henkilöliikenteen määriin ja kulkutapajakaumaan syksyllä 2020. Syysarkipäivänä henkilöautolla ja joukkoliikenteellä molemmat suunnat yhteen laskien niemen rajan ylitti 432 000 henkilöä, mikä on 38 % vähemmän kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 49 % ja henkilöautoliikenteen 8 %. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus, 59,0 %, oli 13,3 prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 2019.

Aamuliikenteessä syksyn arkipäivänä klo 6–9 niemen rajan ylitti keskustan suuntaan 45 100 henkilöä, mikä on 47 % vähemmän kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 56 % ja henkilöautoissa matkustavien määrä 16 %. Joukkoliikenteen osuus syksyn niemen rajan aamuliikenteessä oli 63,4 % vuonna 2020. Joukkoliikenteen kuljetusosuus aamuliikenteessä laski 13,5 prosenttiyksikköä edellisvuodesta.

Poikittaisilla laskentalinjoilla syksyn arkivuorokauden henkilöliikenteen määrä oli noin 329 000 henkilöä, mikä oli 15 % vähemmän kuin vuonna 2019. Joukkoliikenteen matkustajamäärä pieneni 41 % ja henkilöautoliikenteen matkustajamäärä 7 %. Joukkoliikenteen osuus oli poikittaisilla laskentalinjoilla yhteensä 14,4 %, 6,6 prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 2019.

Koronaepidemian vaikutus jalankulkijamäärin oli tuntuva erityisesti keskustassa. Jalankulkijoiden määrä väheni Aleksanterinkadun mittauspisteessä 43 % vuodesta 2019. Aleksanterinkadun pohjoispuolella sijaitsevan laskentapisteen ohitti vuonna 2020 1,98 miljoonaa jalankulkijaa vuonna 2020. Malmi-aseman laskentapisteen jalankulkijoita havaittiin yhteensä 1,61 miljoonaa, mikä oli 34 % vähemmän kuin vuonna 2019.

Epidemian vaikutukset pyöräliikenteeseen olivat vähäisiä. Kesäkuun keskimääräisenä arkivuorokautena (ma–pe) niemen rajan ylitti 34 400 pyörällä liikkujaa, 1,3 % vähemmän kuin kesäkuussa 2019. Huippuvuorokautena niemen rajan ylitti 42 500 pyörää, mikä oli reilu puoliprosenttia vähemmän kuin huippuliikenne vuonna 2019. Vuonna 2020 automaattisissa laskentapisteeissä sen sijaan havaittiin selvästi enemmän pyöräliikennettä kuin vuonna 2019.

Vuoden 2020 syysarkipäivänä Helsingin niemen rajan ylitti keskimäärin 169 000, kantakaupungin rajan 293 000, kaupungin vuoden 2008 mukaisen rajan 517 000 ja poikittaislinjan 221 000 autoa ja raitiovaunua. Verrattuna edelliseen vuoteen liikennemäärät laskivat kaikilla laskentalinjoilla erityisesti koronaepidemian vaikutuksista johtuen.

Vuoden 2020 lopussa Helsingissä oli rekisteröity 325 500 autoa, joista liikennekäytössä oli 252 100. Rekisteröityjen autojen määrä kasvoi edellisestä vuodesta 6900:lla ja liikennekäytössä olevien 5300:lla. Henkilöautoja rekisterissä oli 276 900 ja liikennekäytössä 219 300. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä 1 000 asukasta kohti oli Helsingissä vuoden 2020 lopussa 334. Määrä kasvoi 1,73 vuoden 2019 vastavasta.

Avainsanat: Liikenteen kehitys, kulkutapa, Helsinki, liikennelaskenta, henkilöliikenne, jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, moottoriajoneuvoliikenne, autokanta



Helsinki

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